



COMERCIO COLONIAL DEL PUERTO FLUVIAL DE SANTA CRUZ DE MOMPOX NUEVO REINO DE GRANADA (1530-1823)

**Estudio comparativo de sus evidencias
arqueológicas, históricas
y arquitectónicas**

Juan Felipe Pérez Díaz

COMERCIO COLONIAL DEL PUERTO FLUVIAL DE SANTA CRUZ DE MOMPOX NUEVO REINO DE GRANADA (1530-1823)

Estudio comparativo de sus evidencias
arqueológicas, históricas
y arquitectónicas

Juan Felipe Pérez Díaz



© 2020

AcerVos

13^a volumen

Autor

Juan Felipe Pérez Díaz

Director Enredars

Fernando Quiles García

Director de la colección

Juan Ramón Rodríguez-Mateo

Diseño editorial

Marcelo Martín

Imagen de portada

Fotografía histórica (194-) de autor desconocido
y fotografía de campo (2009) de J.F. Pérez

Fotografías, mapas, tablas y dibujos

© del autor, excepto que se especifique el autor
de la imagen

© de los textos e imágenes: el autor

© de la edición:

E.R.A. Arte, Creación y Patrimonio
Iberoamericanos en Redes / Universidad
Pablo de Olavide

Comité Asesor Colección AcerVos

Dora Arizaga Guzmán, arquitecta. Quito, Ecuador

Alicia Cámara. Universidad Nacional de

Educación a Distancia (UNED). Madrid, España

Elena Díez Jorge. Universidad de Granada,
España

Marcello Fagiolo. Centro Studi Cultura e
Immagine di Roma, Italia

Martha Fernández. Universidad Nacional
Autónoma de México. México DF, México

Jaime García Bernal. Universidad de Sevilla,
España

María Pilar García Cuetos. Universidad de Oviedo,
España

Lena Saladina Iglesias Rouco. Universidad de
Burgos, España

Ilona Katzew. Curator and Department Head
of Latin American Art. Los Angeles County
Museum of Art (LACMA). Los Ángeles, EE.UU.

Mercedes Elizabeth Kuon Arce. Antropóloga.
Cusco, Perú

Luciano Migliaccio. Universidade de São Paulo,
Brasil

Victor Mínguez Cornelles. Universitat Jaume I.
Castellón, España

Macarena Moralejo. Universidad de Granada,
España

Ramón Mújica Pinilla. Lima, Perú

Francisco Javier Pizarro. Universidad de
Extremadura. Cáceres, España

Ana Cielo Quiñones Aguilar. Pontificia
Universidad Javeriana. Bogotá. Colombia

Delfín Rodríguez. Universidad Complutense de
Madrid, España

Janeth Rodríguez Nóbrega. Universidad Central
de Venezuela. Caracas, Venezuela

Olaya Sanfuentes. Pontificia Universidad
Católica de Chile. Santiago, Chile

Pedro Flor. Univ. Aberta / Instituto de História da
Arte - NOVA/FCSH, Portugal

Este libro ha sido dictaminado por pares, siendo
evaluado por:

Martha Lorenza López Mestas Camberos.
Instituto Nacional de Historia y Antropología,
México

Germán Mejía Pavony. Pontificia Universidad
Javeriana, Bogotá

ISBN: 978-84-09-25584-9

2020, Sevilla, España

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	9
INTRODUCCIÓN	13
1. LOS ESTUDIOS SOBRE EL COMERCIO COLONIAL	
Y LA VILLA DE SANTA CRUZ DE MOMPOX	21
El comercio colonial español	21
La conceptualización del periodo colonial	
en los estudios arqueológicos	24
Investigaciones históricas sobre Mompox.....	26
Estudios arquitectónicos del pueblo.....	29
Las excavaciones arqueológicas en el centro histórico	31
2. MARCO ESPACIAL: MOMPOX EN EL TIEMPO Y EL ESPACIO	33
Siglo XVI. La fundación del poblado.....	33
Las primeras actividades comerciales de la villa	38
Siglo XVII.....	41
Siglo XVIII. El esplendor comercial de la villa	46
El contrabando y las instituciones que controlaban	
el comercio. La organización de los comerciantes en Mompox	49
Marqueses, hacendados, comerciantes y funcionarios reales..	52
Siglo XIX. El fin del emporio y el estancamiento comercial de la villa	55

3. TRÁNSITO DE PRODUCTOS Y REDES COMERCIALES COLONIALES:	
EL REGISTRO HISTÓRICO.....	59
Las fuentes secundarias y fuentes impresas	59
Productos del comercio intercontinental.....	67
Productos del comercio interprovincial	67
Productos del comercio local.....	68
Las Fuentes Primarias. Guías y despachos comerciales de Mompox	68
4. ESTRUCTURA URBANA Y COMERCIAL DE LA VILLA.	
EL REGISTRO ARQUITECTÓNICO	89
Ecosistema, cultura y espacio urbano	89
Sociedad y vida urbana	91
La arquitectura comercial dentro del entorno urbano	94
Aproximaciones al urbanismo y la arquitectura comercial en Santa Cruz de Mompox durante el siglo XVIII	97
Capacidades de almacenamiento y porcentaje comercial de Mompox	104
Capacidades de carga de los champanes.....	109
Los sectores y recorridos comerciales más importantes de Santa Cruz de Mompox.....	114
Sector de San Agustín	114
Sector de la plaza de La Concepción y El Moral	115
Sector de la Plaza de San Francisco	117
Anotaciones sobre el análisis del desarrollo urbano y económico de Mompox.....	118
5. EVIDENCIAS COMERCIALES DE LA VILLA	
DE SANTA CRUZ DE MOMPOX. EL REGISTRO ARQUEOLÓGICO ...	121
Muestreos arqueológicos realizados.....	121
Sector de la Plaza de Santa Bárbara	132
Sector de la Plaza de La Concepción	140
Sector de la plaza de San Francisco.....	147
Comparaciones arqueológicas y estratigráficas entre sectores .	155
6. CONSIDERACIONES FINALES	167
Comunicación y comercio.....	167
Lo que sugieren las fuentes	169

BIBLIOGRAFÍA	181
Fuentes primarias.....	181
Fuentes impresas.....	182
Bibliografía moderna y contemporánea	185
Páginas web.....	192
ÍNDICES	193
Índice de mapas	193
Fuentes tablas.....	194
Índice de figuras	195



*A la memoria y honor
del maestro ceramista José Ángel Canedo.
Mente brillante y olvidada de Mompós
y un gran y sincero amigo.
(agosto 6 de 1928 / diciembre 12 de 2013)*

Agradecimientos

Esta investigación no hubiera podido llegar a buen término sin la ayuda de muchas personas quienes, sin esperarlo, al igual que yo, pudieron conocer un pueblo y sus historias maravillosas.

Deseo iniciar manifestando mi más afectivo y sincero agradecimiento a toda mi familia nuclear y extensiva. En especial a mi esposa Verónica, mis hijos Christian y Matías, a mi madre Erika y hermano David, quienes sufrieron en carne propia mis extensas ausencias por mis jornadas de trabajo de campo y tuvieron que lidiar algunas veces con mi mal genio. Nunca tendré suficientes palabras para expresarles mis gratitudes y decirles cuán importantes son para mí y cuanto los amo. Su colaboración está presente dentro y fuera de este texto y, realmente este proyecto como muchos otros, nunca hubieran llegado a buen fin sin su apoyo y comprensión. Quiero extender este cariñoso reconocimiento a mis tíos maternos Orlando, Álvaro, Mónica, Marina, Gloria, Yolanda y Delia, así como a mis suegros Stella Barrera y Emilio Cerioli, todos ellos siempre muy interesados y pendientes de mi bienestar y del desarrollo del proyecto.

A nivel académico es preciso empezar mis agradecimientos y reconocimientos con el arqueólogo Luís Gonzalo Jaramillo; persona que encaminó previamente este proyecto y sus directrices, consejos, recomendaciones y paciencia fueron muy valiosas. Posiblemente ninguno de los dos sabíamos a cabalidad en la magnitud de investigación académica en la que “nos” habíamos metido aún ya avanzado el trabajo. También me interesa agradecer las valiosas lecturas, aportes y sugerencias de este trabajo a las siguientes personas: David Ernesto Peñas Galindo, Carl H. Langebaeck, Vladimir Daza, Antonio Curet, Muriel Laurent, Marcela Benavides, Julieta Díaz, Andrés Osorio, Yezid López, Omar R. Peña, Jimena Lobo Guerrero, Paola Schiappase,

Diana González, Maribel Puentes, José Gutiérrez, Leonardo Monsalve, Carlos Camargo, Alexander Tobón, Marcela Chavarro y Julián Fernández. Fueron también de gran utilidad las observaciones de la historiadora Martha Herrera, así como de los estudiantes que tomaron junto a mí el *seminario de Geografía Histórica*, de la maestría de geografía de la Universidad de Los Andes. Me interesa reconocer el trabajo e interés del antropólogo Mauricio Tovar, así como al personal del Archivo General de la Nación de Colombia, quienes me indicaron el camino para encontrar la documentación requerida en este trabajo. Agradezco además la lectura crítica y la revisión de estilo que en su momento hizo Andrés Ospina, la cual sirvió que para que este escrito diera el salto de una monografía de grado de maestría a una investigación publicable.

En el pueblo de Mompós debo reconocer el aporte de muchas personas durante la realización de mi investigación (2007-2010). En primera instancia, al arquitecto Álvaro L. Castro Abuabara, quien de manera desinteresada me brindó su amistad y me abrió las puertas de la Escuela Taller de Santa Cruz de Mompox poniendo a mi disposición, el estudiantado para que participara durante las excavaciones arqueológicas y un espacio físico dentro de la Escuela para guardar herramientas y desarrollar actividades de laboratorio arqueológico. Gracias a los trabajos con la Escuela cuento hoy con la valiosa y franca amistad de Karen Paola Espitia, Alejandro de La Hoz y familia, Pacho, Gusme, María Inés, Inés Judith, Marlen y los maestros Yonny, Matías, Ebel y Armando.

Un valor agregado que se obtuvo con el desarrollo de la fase de campo de esta investigación fue la capacitación y enseñanza de las labores arqueológicas a un grupo considerable de estudiantes (al menos 40) y también de la socialización del trabajo en significativas instituciones (como la *Academia de Historia de Mompox*) y eventos culturales del pueblo (como el *Reencuentro Momposino* del mes de febrero del año 2011). Estas actividades permitieron cumplir con un objetivo *per se* de cualquier investigación: compartir el conocimiento. Debo aclarar que el compartir fue mutuo, y deseo sinceramente que en la Escuela o Mompós podamos dar continuidad a los *talleres de Arqueología y Patrimonio Cultural*, en un futuro no muy lejano. Del estudiantado que participó durante las excavaciones y la fase de laboratorio arqueológico deseo resaltar el interés de Camilo, José María, Francisco, Luis Ángel, Iveth, Daniel, Luciano, Carlos Flórez, Nolberto, Carlos Mario, Yainer, Cheo, Oscar, Levis, Yeuder, Wilder, Guataca, Karen, Dayanis y Gustavo. Para los demás estudiantes les reitero mi gratitud y me excuso por no nombrarlos.

En Mompós me interesa también destacar y agradecer a los maestros José Ángel Canedo (ceramista), José Dávila Cerón "Pepe" (orfebre) y a doña Cecilia Jiménez (directora para su tiempo del *Archivo Histórico del municipio*); sus vastos conocimientos, charlas y amistad fueron imprescindibles. Los agradecimientos son extensivos para el señor Gustavo Díaz (Secretario de Cultura del municipio para la fecha), al señor Pablo Miranda de León (director de la Academia de Historia de Mompox para esa época), a los hermanos Giovanni y Leonardo di Fillipo (miembros de la Academia de Historia), a doña Marina Menco y a Betty Sinning.

Un agradecimiento especial a todas las personas que abrieron las puertas de sus casas para realizar excavaciones o para mostrarme objetos antiguos. A la señora Ana López (q.e.p.d.) dueña de la antigua Casa de los Jesuitas (o "Casa del Brujo" como la reconocíamos durante el trabajo de campo), al señor Jesús Abuabara propietario de la "Casa Borja" y a los dueños e inquilinos de la casa 1738 y por supuesto, a mi amigo Pepe Dávila. Mi más sincero saludo y gratitud a los miembros de mi hogar en Mompós, a doña Zenith de Pacheco y familia, a el señor "fiscalón" y especialmente a Judith y su familia. Gracias por hacerme sentir como en casa y hacerme la vida un poco más fácil.

Considero importante también resaltar el apoyo y amistad de varios de mis amigos más cercanos ya que ellos, en gran medida, hicieron llevadera la realización de este proyecto de investigación y, en últimas, aguantaron tediosas charlas sobre Mompox e historia comercial colonial. Me interesa enviar mis gratitudes a todos los miembros de la familia Salgado, Francisco Blanco y familia, Natalia Ramírez, Johnny Bolívar y familia, Andrea Fandiño y familia, Ángela Velázquez, Juan Carlos Agudelo, Gloria y Alonso (gracias por cuidar a mi familia cuando yo no estaba), Jazmín Rocío Pabón, Kenny Javier Calderón y a mis grandes amigas y compañeras de vida Jessica (q.e.p.d) y Katherine Mejía Leal. Familia, colegas y amigos estoy muy agradecido por su ayuda.

Finalmente, y no por ser menos importante, me interesa expresar mi admiración y gratitud con Fernando Quiles quien no sólo ha dado crédito a mi trabajo, sino que es el responsable que este texto salga de mis archivos digitales y finalmente sea una publicación, después de 10 años de su realización. Posiblemente una parte del cariño que él le tiene y manifiesta al río Magdalena se haya materializado con el texto que Ustedes ahora tienen a bien leer y analizar.

INTRODUCCIÓN

El documento que el lector tiene en sus manos corresponde a una investigación¹ sobre el comercio colonial de la villa de Santa Cruz de Mompo², que busco dimensionar y comprender el auge, decadencia y dinámica comercial de este puerto fluvial, destacado en las redes comerciales trasatlánticas e internas del Nuevo Reino de Granada.³

Para lograr tal fin se realizó una búsqueda de fuentes primarias⁴ y secundarias con el propósito de conocer aspectos de la vida y desarrollo comercial del puerto, para así determinar los productos comerciales que circulaban en el pueblo mediante la realización de un elenco de productos comerciales coloniales. De otra parte, se proyectó y valoró las capacidades de carga del puerto localizando, dimensionando y analizando edificaciones coloniales construidas y destinadas a actividades comerciales en el casco

1. Una versión preliminar de este escrito, titulada *Evidencias comerciales de Santa Cruz de Mompo (1540-1823). Dimensionando sus capacidades portuarias y rol en la economía del Nuevo Reino de Granada*, fue aprobada en el año 2010 como la monografía de grado con la que el autor obtuvo el título de magister en Antropología, área de arqueología en la Universidad de Los Andes (Bogotá-Colombia).
2. En este trabajo cada vez que se haga referencia a Mompo o villa de Santa Cruz de Mompo se referirá al poblado colonial y, cuando se utilice el término de Mompós, es porque se hace alusión al pueblo actual, ya que es la forma como se nombra en la cartografía moderna (IGAC, 2002) al asentamiento. Por último, cuando se deba hacer alusión tanto al poblado colonial como al actual, se empleará el termino Mompox(ós).
3. La *Nueva Granada* o *Nuevo Reino de Granada* fue la denominación genérica que la monarquía española de los siglos XVI al siglo XVIII asignó a los territorios de ultramar en el norte de América del Sur para su administración y gobierno. Estas voces, con algunas transformaciones, fueron también usadas para llamar a las primeras divisiones políticas de carácter independentistas, asignadas al territorio de la actual república de Colombia. (Pérez, 2019: 74).
4. Las búsquedas de fuentes primarias manuscritas y cartográficas se focalizaron en el Archivo General de la Nación de Bogotá. También se revisaron fuentes primarias impresas en los fondos documentales de la Biblioteca Nacional de Colombia y la sección de libros raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango ubicados en la ciudad de Bogotá.

histórico de la ciudad. Además, se realizaron excavaciones arqueológicas en lugares de actividad económica de la villa para recuperar evidencia material del comercio y encontrar los correlatos arqueológicos de los productos comerciales reportados en las fuentes históricas. Finalmente, se contrastaron los resultados obtenidos con los datos históricos, el material arqueológico y los valores de las capacidades de carga estimados en el puerto para validar, desvirtuar y complementar la historia del desarrollo comercial de Mompox.

La delimitación temporal del trabajo comprendió el periodo desde 1540, fecha en que se fundó la villa⁵ hasta 1823, año en el que se firmó el primer contrato para la navegación a vapor por el río Magdalena; actividad que sólo comenzó en 1825 pero que indudablemente generó un cambio significativo en el desarrollo comercial del territorio neogranadino. Sobre este tema es importante anotar que si bien desde 1823 se estaban realizando las primeras tareas para implementar la navegación a vapor por el río Magdalena (elaboración de normas y leyes e introducción de vapores), esta actividad tuvo múltiples inconvenientes y fracasos en sus inicios, por lo que durante gran parte del siglo XIX, los bongos⁶ y champanes⁷ continuaron funcionando como los únicos medios de transporte fluvial efectivo para conectar los territorios del interior con ultramar (Acevedo, 1981: 38-45; Montaña, 1996: 47-71; Patiño, 1991 III: 328-330).⁸

5. Ver anotaciones sobre la fundación del poblado en el Capítulo 2.

6. "Embarcación que usan los indios, particularmente en el río Chagres. Es pequeña y se usa en algunos puertos de América para cargar y descargar los buques mayores" (Diccionario Marítimo Español, 1831: 101). Patiño (1991 I: 229) la define como canoa grande, ancha y profunda para navegación fluvial; se guía con timón y con canaleta.

7. "La palabra Champán es de origen asiático, del malayo *campan*, y este, a su vez, del chino *san pan*, y se refiere a una embarcación fluvial de carácter mercantil, es grande pero no muy apreciada en términos náuticos" (Diccionario Náutico Español, 1831: 200; Patiño, 1991 III: 229). Los champanes que se referencian en el río Magdalena son embarcaciones nativas (canoas o piraguas), adaptadas por los españoles para el comercio y, se distinguían de las canoas por ser mayores, con tablas sobrepuestas al bordo y con tejadillo de palma (Patiño, 1991 III: 250). Muchos viajeros hacen descripciones de estas embarcaciones, siendo en todos estos textos claro el origen aborígen, el uso comercial (carga y pasajeros) y la tracción humana por parte de bogueros de esta embarcación. Di Fillipo (2010) las describe como "una canoa grande de máximo 20 ms. de largo y unos 2.25 ms. en su parte más ancha, ya no de un solo tronco sino de madera calafateada con estopa, brea o cebo de caimán de cuyo olor se quejaban los viajeros".

8. Si bien el marco temporal establecido logró abarcar el auge y la decadencia que tuvo el puerto durante el periodo colonial, tal corte no implicó que durante el trabajo arqueológico e incluso durante la sistematización de las fuentes consultadas no se recuperaran datos de otros periodos históricos como el prehispánico y el republicano, pero la importancia y manejo de estos dentro del estudio, estuvo sujeta a la relevancia de la información que brindaban sobre el comercio colonial.

Un análisis crítico efectuado a diferentes investigaciones utilizadas para plantear la investigación,⁹ indicaba que las afirmaciones y los datos históricos referentes a la actividad comercial y al desarrollo económico de Mompo, no habían sido sustentados con fuentes diferentes a la documentación histórica, ni tampoco, con estudios realizados de forma sistemática y profunda¹⁰; a excepción del trabajo desarrollado en el 2009, por el historiador Vladimir Daza.¹¹

De tal modo que cuando se planteó y desarrolló la investigación, ésta se constituyó en la primera aproximación arqueológica para el estudio del comercio colonial en Mompo(ós) y se consideró también que, con su realización, se podrían generar aportes y avances metodológicos para el mejor conocimiento del pasado republicano, colonial y prehispánico de la villa. Otro de los propósitos que se buscaban fue obtener resultados y evidencias, especialmente materiales, para conocer los bienes comerciables del periodo colonial que llegaban y salían de Mompo. Es justo advertir que para la fecha en la que se realizó el estudio (del 2007 al 2010) no se habían realizado investigaciones arqueológicas con estas características para este periodo, ni en Mompo ni en otra región del territorio colombiano¹². Bajo esta premisa, se esperaba que, con los resultados obtenidos por medio de la arqueología apoyada en herramientas, técnicas y teorías de la historia, de la economía y de la arquitectura, se generaría nueva información, fuentes, evidencias y referencias confiables para hacer análisis y evaluaciones que, en últimas, contribuirían a un mejor entendimiento del comercio en el territorio neogranadino.

Para efectos de la presentación de la investigación se ha dividido el escrito en seis capítulos; cada uno de ellos con sus respectivos materiales

9. Especialmente documentos históricos, económicos y etnohistóricos. Para mayores detalles remitirse al capítulo 1.

10. Comunicación personal de los investigadores Marta Herrera y David Ernesto Peñas en el año 2007. Al respecto, también se pueden consultar las anotaciones efectuadas por Herrera (2002: 78).

11. Sobre este trabajo se profundizará posteriormente.

12. Sobre los trabajos y estudios arqueológicos efectuados en Mompo es importante anotar que, después de haber concluido esta investigación, entre los años 2011 al 2015, el Ministerio de Cultura colombiano apoyó sendas intervenciones arquitectónicas en las principales plazas, albarradas, edificio del mercado y algunas casonas del centro histórico del pueblo. Estos proyectos contaron con los correspondientes Programas de Arqueología Preventiva posibilitando la recuperación de una gran cantidad de evidencias y datos arqueológicos. Algunas de las conclusiones y análisis arqueológicos de los autores de dichos estudios, plantean una línea argumentativa diferente de la que se maneja en esta investigación respecto al uso y función de las plazas ribereñas del pueblo, así como de la lectura estratigráfica de dichos espacios. Para los interesados en profundizar en esta materia recomendamos revisar los informes finales de las intervenciones arqueológicas en la biblioteca especializada del Instituto Colombiano de Antropología e Historia - ICANH en Bogotá.

anexos(ver Volumen de Anexos) de soporte en los cuales se incluyen mapas, planos, figuras, fotografías, tablas, bases de datos, fichas de registro arqueológico y arquitectónico.

En el capítulo 1 se define brevemente la noción del comercio colonial español y se reseña el cómo se ha conceptualizado dicho período en algunos estudios arqueológicos. Posteriormente se realiza un balance de las investigaciones históricas, arquitectónicas y los trabajos arqueológicos realizados en Santa Cruz de Mompox hasta el año 2010.

En el capítulo 2, dado el carácter histórico del trabajo, se consideró necesario seleccionar otra información relevante de la villa, para que con ello se pudiera conocer los productos, las actividades económicas y dinámicas comerciales del puerto. De esta manera se contextualizó al puerto a nivel global, regional y local. Se presenta información referente al desarrollo comercial del puerto durante los siglos en los que se inscribe la investigación localizada en diferentes fuentes del registro histórico. Además, se describen características de actividades comerciales como la encomienda, el bogaje y las relaciones con otros poblados del virreinato. Se analiza también el papel de los agentes comerciales de Mompox y las instituciones encargadas de controlar el comercio y el contrabando, a su vez, se narra el proceso de decadencia del puerto con base en los estudios realizados por los historiadores que han trabajado en la zona. Todo ello con el propósito de ubicar al lector en el área de estudio y para crear así el marco adecuado para presentar los resultados específicos del trabajo.

El capítulo 3 describe y analiza los registros históricos utilizados para la realización del listado de productos comerciales que circulaban en las redes comerciales del Nuevo Reino de Granada y se presentan los resultados obtenidos al respecto. En el capítulo 4, se analiza la relevancia del comercio en el desarrollo urbanístico del poblado con el propósito no sólo de localizar y dimensionar los espacios comerciales, sino para poder estimar su capacidad portuaria, la cual fue medida desde la capacidad de almacenamiento que puede llegar a albergarse en el puerto del siglo XVIII. Dicho análisis se soporta en los trabajos de valoración tecno-económica efectuados, los estudios arquitectónicos recientes y en los limitados documentos urbanísticos y de cartografía histórica existentes y localizados del periodo colonial para Mompox.

El capítulo 5 presenta los resultados de la cultura material recuperada a través de las excavaciones arqueológicas. En ese apartado se explica cómo

y dónde se realizaron los cortes y, la colección arqueológica recuperada, es analizada y ubicada temporal y espacialmente. Por último, en el capítulo VI se presentan las consideraciones finales en las que se contrasta la información recuperada, intentando responder a la pregunta guía del trabajo ¿Cuál era el rol de Mompox en las redes comerciales del Nuevo Reino de Granada?

Antes de entrar en materia, resulta oportuno introducir al lector en temas propios de la dinámica comercial del puerto de Mompox(ós). Para ello se presentan dos imágenes, que si bien guardan similitud poseen diferencias sutiles y a la vez radicales (Figura 1), dando cuenta de un modo simple y concreto del desarrollo comercial decreciente que ha vivido Mompox(ós).

En la Figura 1 la primera escena de la composición es la imagen de una acuarela sobre papel denominada *Orillas del Magdalena. Mercado en Mompox* y representa un mercado local del siglo XVIII en la plaza de Santa Bárbara (Álvarez, 2003, pp. 17)¹³. La segunda escena corresponde a una fotografía del único mercado local ribereño que existía en el pueblo para el año 2009, ubicado en la plaza de San Francisco.

Con respecto a la primera escena es pertinente anotar que muchos de los grabados de esta época fueron bocetados, reelaborados y publicados mucho tiempo después de que los viajeros presenciaron las escenas plasmadas. En ese proceso algunos elementos, los personajes y los paisajes pudieron cambiar y sufrir transformaciones conscientes o inconscientes por parte del autor. De ahí que sea válido cuestionar hasta dónde estas representaciones son un reflejo pertinente para estudiar o analizar el pasado.

Al comparar este grabado “antiguo” con la fotografía “reciente” se observa entonces que las plazas ribereñas, dominadas por las iglesias, continúan siendo espacios en donde funcionan mercados locales hasta la actualidad. Sin embargo, tanto el rol, uso y la función del río, como la posición de los actores comerciales (vendedores y compradores) ya no es la misma. Así, en el grabado los compradores están de cara al río y los vendedores sobre sus canoas o en la ribera, pero, en la fotografía, la mayoría de personas en el mercado se encuentra de espaldas al río, sobre el cemento y los vehículos que dominan la escena, lejos están de transportes para movilizarse en medios acuáticos.

13. Obra del año 1823, realizada por François Desiré Roulin. Un grabado similar de esta escena se encuentra publicado en el libro *A Todo Vapor* (Montaña, 1996: 16) y corresponde a la Figura 244 de este texto.

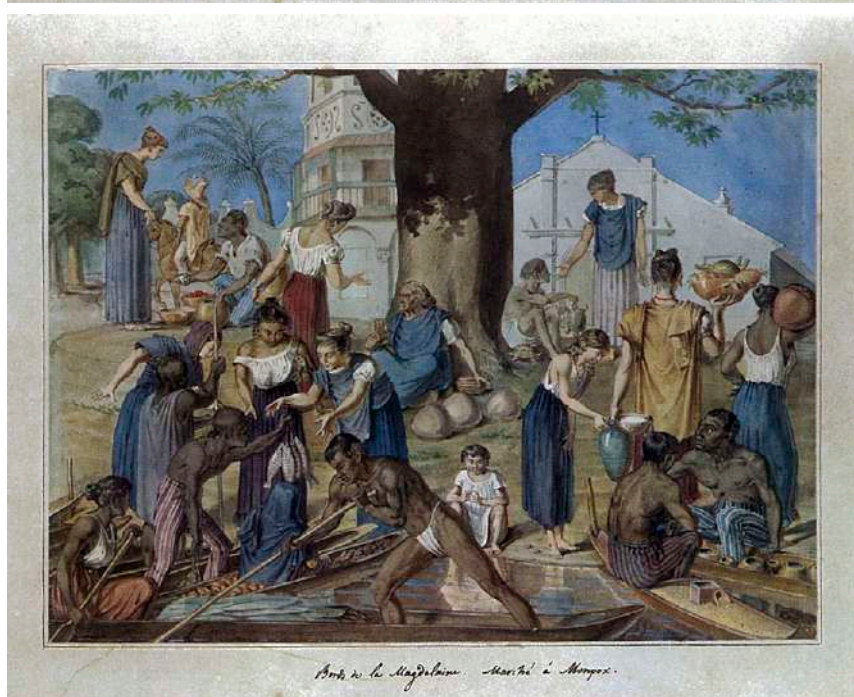
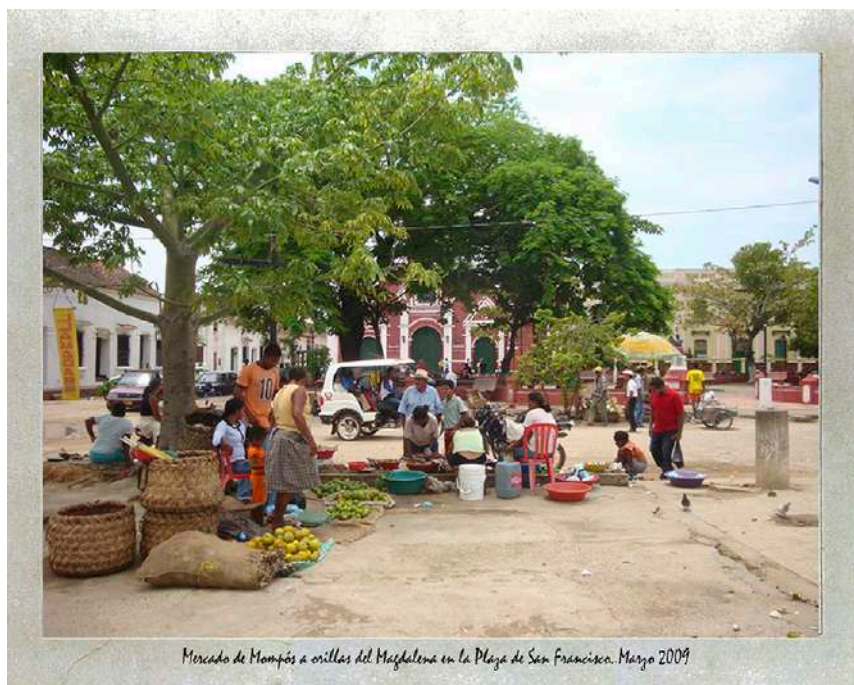


Figura 1. Comercio en el puerto de Mompox.

Fuente: Composición propia a partir de una imagen histórica de principios del siglo XIX y una fotografía tomada durante una temporada de campo en 2009

Podría afirmarse entonces, a partir de los dos “momentos” plasmados en las imágenes que Mompós es hoy un poblado que da la espalda al río y que su rol de puerto fluvial ha desaparecido. Lamentablemente, aún con los avances en los medios y las vías de transporte, el pueblo ha desaprovechado su principal ruta de entrada y salida de productos comerciales.

1. LOS ESTUDIOS SOBRE EL COMERCIO COLONIAL Y LA VILLA DE SANTA CRUZ DE MOMPOX

EL COMERCIO COLONIAL ESPAÑOL

El comercio con todas sus actividades derivadas, cumple un papel importante en los procesos de cambio social ya que posee características particulares, dependiendo del periodo y de las sociedades que lo realizan y que están inmersas en él; tales características son susceptibles de ser investigadas y analizadas desde diferentes marcos teóricos y técnicas (ver entre otros los trabajos de: Barrera, 2000; Cipolla, 1999; Haring, 1984; Pérez, 1992; Pérez y Romero, 2005; Scaramelli, 2005; Conde, 2009 y Daza, 2009).

La esencia del mercantilismo europeo, teoría y práctica económica de los siglos XVI, XVII y XVIII, consistió en la conexión entre el grado de poder político y la capacidad económica de las monarquías del antiguo continente. El dominio del comercio representó una hegemonía política y por esta razón éste se convirtió en uno de los elementos de poder primordial en las coronas occidentales, que consistió en atacar al comercio extranjero y ampliar y asegurar el propio. Cada monarquía hizo de esta política un objetivo principal o secundario según sus intereses, lo que generó desarrollos culturales, económicos, políticos y sociales diversos en todos los territorios de sus imperios. En términos generales, el sistema mercantilista se fundamentó en el establecimiento de un monopolio comercial que previó que el intercambio sólo podía efectuarse dentro de unos límites cerrados, es decir, las colonias sólo debían proveer a las metrópolis materias primas y, las metrópolis, suministraban a sus colonias mercancías manufacturadas (Laurent, 2003: 140).

Los orígenes del mercantilismo castellano se pueden encontrar en cinco aspectos: 1) el imperialismo resultante de la guerra de Granada y el dominio en Italia y África en tiempo de los Reyes Católicos; 2) la caída de los precios en

general, a finales del siglo XV; 3) el hallazgo de metales preciosos en América; 4) la preponderancia de las industrias extractivas y 5) la escasez de manufacturas y los conatos fallidos para desarrollar la marina mercante en el Atlántico, con el fin de atender las nuevas necesidades (Patiño, 1993 VI: 76).

La búsqueda y la apropiación rápida de metal (oro y plata) y piedras preciosas (perlas y esmeraldas), condicionó las penetraciones hacia el interior del continente americano o la instalación en determinadas islas caribeñas generando la dependencia de las mercaderías europeas por parte de los “conquistadores” y de los pobladores que habitaron estos “nuevos” territorios. Pero desafortunadamente para los intereses que mantuvo la monarquía española, la gran mayoría de las ciudades-puerto de la América ibérica fueron construidas en medio de territorios hostiles, separadas entre sí por vastos espacios marinos y terrestres, sumidos en el más completo aislamiento (Del Castillo, 1997); características que marcaron el sistema económico en el *Nuevo Mundo* durante los primeros años de la conquista y gran parte de la colonia (Vidal, 1997; Cipolla, 1999; Pérez y Romero, 2005).

Para el planteamiento del problema de este estudio es fundamental contextualizar el uso de tres conceptos relacionados entre sí, como son: actividad comercial, dinámica comercial y desarrollo económico. Las actividades comerciales, en este caso, hacen referencia a cualquier práctica que se involucre en un intercambio comercial (compra, venta, trueque, préstamos, donación, arrendamientos y/o tributación) cuyas especificidades están dadas no por su ocurrencia sino por su rol en las dinámicas comerciales. En este sentido, al hablar de dinámicas comerciales se hace alusión a toda una serie de relaciones y procesos que experimentan los agentes sociales de estas actividades comerciales dentro de un marco temporal y espacial específico (oferta y demanda, inversiones). Por desarrollo económico se entiende el resultado de la interrelación de las dinámicas comerciales ocurridas en escalas temporales de larga duración en un territorio determinado (auge y decadencia de una ciudad, el feudalismo, el régimen señorial americano, el mercantilismo europeo, la industrialización británica, las plantaciones caribeñas coloniales, entre otros).

El comercio en tiempos coloniales, en especial el implantado por la monarquía española, fue un tráfico centralizado, restringido e históricamente bien documentado. Para poder analizar los productos, las actividades, las dinámicas y los desarrollos comerciales dentro de este tráfico comercial entre América y

Europa es necesario considerar las especificidades y relaciones de tres tipos de escalas comercial: la inter-continental, la inter-provincial y la local.¹⁴

En el tráfico inter-continental o inter-oceánico se encuentran los bienes que circulan por las rutas comerciales de Europa, África, América y Asia implantadas por las monarquías europeas. Para el caso del comercio español se efectuaba principalmente entre la metrópoli y sus colonias alrededor del mundo y, debido a que era un comercio de gran escala, los medios de transporte utilizados para la circulación de las mercancías fueron las embarcaciones de gran calado. Por ser un comercio implantado por una corona europea, las demandas en los productos que circulaban por este tipo de tráfico generalmente respondían a los intereses económicos de las monarquías o sus extensiones en los nuevos territorios. Entendido lo anterior como las necesidades de las instituciones, “empresas” y población europea radicadas en los territorios colonizados.

El comercio inter-provincial corresponde a la circulación de productos entre los diferentes espacios colonizados. Para el caso americano estaría circunscrito en el intercambio de productos entre los diferentes virreinos españoles en América continental e insular. Asimismo, se enmarca dentro del tráfico de productos entre las diferentes jurisdicciones establecidas por la monarquía española dentro de un mismo virreinato. Los medios de transporte utilizados en el comercio inter-provincial no solamente son embarcaciones marítimas si no que incluyen transportes en espacios fluviales y terrestres. Los productos comerciales que circulan en este tipo de comercio no necesariamente estaban dirigidos a hacer parte del comercio inter-continental; de hecho, gran parte de los productos del tráfico inter-provincial, respondían a las demandas locales que podía tener una población, como por ejemplo la cerámica y losa de Cartagena de Indias que proveía a diferentes poblados del Nuevo Reino de Granada.

Por último, se tiene el comercio local que es el que se desarrolló entre diferentes poblados de una misma jurisdicción. Es posible encontrar dentro de este tipo de comercio tráfico micro-locales que corresponderían básicamente a los productos comerciales, de uso diario, producidos y consumidos en un mismo espacio.

14. Para la definición de estas escalas comerciales se utilizaron los conceptos propuestos por Romano (2004) y se ajustaron de acuerdo a los objetivos de esta investigación.

Cada producto o mercancía, dependiendo de su naturaleza, sus características de conservación y transporte, podía hacer parte de uno o de varios tipos de tráfico. Es así como una botija de vino, hacía parte del comercio intercontinental en su tránsito de la metrópoli hacia los puertos del Caribe posteriormente, pasaba a circular en el área regional de acuerdo a quienes demandaban dicho producto y, por último, hacía parte del comercio local al permanecer un buen tiempo en las tiendas para posteriormente ser consumida. Por el contrario, otro tipo de mercancías no pasarían de una esfera local, como algunos elementos entre los que podríamos incluir peces y reses, no obstante, al transformar o tratar parte de algunos de sus componentes, pasarían a ser parte del comercio inter-provincial e inter-continental, por ejemplo, en el caso de tomar la grasa del animal para convertirla en cebo para lámparas y enviarlas a los centros mineros o tratar las pieles de las reses para producir cuero y ser exportadas.

Es necesario anotar que los patrones del comercio inter-provincial y local son menos conocidos que el intercambio entre la metrópoli y sus colonias, pues, aunque todo el sistema comercial tenía regulaciones restrictivas, las actividades comerciales de cada una de las colonias españolas estuvieron caracterizadas por la irregularidad y el caso omiso de las sanciones oficiales (Deagan, 1987: 19).

Partiendo de la anterior caracterización es posible clasificar los productos comerciales de acuerdo a su escala comercial y también enmarcar las actividades y dinámicas comerciales rastreadas a través de la documentación histórica, los trabajos arqueológicos y el análisis arquitectónico, para poder entender el desarrollo económico del puerto de Mompox en la economía del Nuevo Reino de Granada.

LA CONCEPTUALIZACIÓN DEL PERIODO COLONIAL EN LOS ESTUDIOS ARQUEOLÓGICOS

Una de las características más notorias en los primeros trabajos antropológicos y arqueológicos sobre los periodos de la colonia fue la “inevitabilidad” de la aculturación y la “superioridad” de los colonizadores sobre los pueblos nativos y africanos americanos (Scaramelli, 2005: 136), donde los fenómenos culturales locales aparecían aislados de los procesos globales de la expansión occidental. De ahí que muchos de los trabajos arqueológicos, realizados bajo

este enfoque, simplemente se limitaban a generar listas de rasgos de ítems importados (europeos) presentes o no, en determinados lugares y momentos desconociendo la cultura material presente en territorios americanos.

La teoría de “sistemas mundiales” (Wallerstein, 1999), desarrollada por economistas e historiadores durante las décadas de los 70 y 80, generó dentro de la disciplina arqueológica grandes contribuciones para el estudio de las relaciones coloniales de poder económico y político, ya que con ella se brindaba una explicación coherente y estructurada sobre los proyectos de colonización y la expansión global del mercantilismo y capitalismo europeo (Scaramelli, 2005: 137). Este enfoque, permitió entender a los territorios coloniales no como entidades culturales aisladas de la metrópolis y de las otras colonias, sino como lugares que hacían parte de una gran red social interconectada, donde estaban involucrados pueblos europeos, africanos y vernáculos que propiciaron la exploración, colonización y conformación de nuevos territorios, así como el desarrollo de sistemas culturales, tecnológicos y económicos propios. En esa medida, estos agentes, fueron reconocidos como una parte importante y el resultado de una historia colonial de expansión de escala global.

Sin embargo, la concepción de una interacción global, producto de “modos de producción” e “interacciones sociales” encadenadas, conllevó a interpretaciones demasiado mecanicistas y reduccionistas. Este modelo fue inherentemente Euro-centrista y sobre-enfatizó el papel del centro (los europeos) como determinante en los procesos que ocurrían en la periferia (aborígenes y africanos), invisibilizando los roles de la cultura local en la construcción de estos sistemas mundiales (Scaramelli, 2005:137).

A partir de la celebración del quinto centenario del descubrimiento de América en 1992, los debates e investigaciones arqueológicas tomaron más fuerza y se diversificaron los análisis y trabajos en áreas y comunidades previamente marginadas en estos estudios, generando enfoques más críticos y grandes retos intelectuales para la disciplina (Deagan, 2002:4).

Desde los años 90 principalmente, los investigadores de este periodo han empezado a tomar posiciones más dinámicas y multidireccionales que dan cabida a enfoques más incluyentes de las culturas que entraron en contacto y en donde se analizan fenómenos como el mestizaje, la asimilación y/o la transculturización, pues ellos fueron parte esencial en los procesos

dominantes de colonización (Cruxent y Deagan, 2002; Funari y Orser, 2001). El replanteamiento de las posturas unidireccionales de aculturación ha permitido tener un mejor entendimiento entre las estructuras locales y globales de poder que dan a conocer los mecanismos que conformaron las estructuras de dependencia y dominación colonial y, evidencian los procesos locales de formación de sistemas coloniales para generar análisis más complejos y reflexivos de estos procesos.

Con base en lo anterior, el tiempo y espacio trabajados en esta investigación son considerados como un lugar que hacía parte de una gran red social interconectada, donde estaban involucrados pueblos europeos, africanos y nativos que propiciaron la exploración, colonización y conformación de nuevos territorios y el desarrollo de sistemas culturales, tecnológicos y económicos propios.

INVESTIGACIONES HISTÓRICAS SOBRE MOMPOX

Uno de los temas más referenciados y citados por los estudiosos de la villa de Santa Cruz de Mompox siempre ha sido la importancia y desarrollo comercial del puerto durante la época colonial y las implicaciones que tuvo el comercio en los campos económico, político, religioso, arquitectónico y cultural en la región de la depresión Momposina y el poblado (Acevedo, 1981: 28-29; Arroyave, 2005; Del Castillo, 1997: 125-126; Fals, 1979; Herrera, 2002: 75-78; Múnera, 1994: 111-154; Arquez y Peñas, 1994; Salcedo, 1987: 37).

Generalmente, las actividades comerciales desarrolladas en Mompox se han analizado con base en los estudios realizados sobre la navegación por el río Magdalena (Acevedo, 1981; Gómez, 1983; Ybot, 1952 y las fuentes impresas en: Noguera, 1980 e Ybot, 1933), la organización de los bogas¹⁵ y las embarcaciones conocidas como los champanes durante la colonia (Peñas, 1988) o la navegación en barcos de vapor durante la República (Montaña, 1996 e Ybot, 1952 y las fuentes impresas de Striffler, 1993[1871] y 1995[1880]).

15. Es el remero, que para el caso de este estudio puede ser una persona aborigen americana o africana (Patiño, 1991 III: 224). El verbo bogar significa introducir y extraer alternativamente los remos en el agua, haciendo punto de apoyo en ella con las palas, y tirando del otro extremo en el sentido de popa a proa para hacer caminar la embarcación hacia adelante. Esto puede ejecutarse en pie ó sentados y cuando se ejecuta con destreza y sin salpicar el agua, se llama bogar limpio (Diccionario Marítimo Español, 1831: 97).

Sobre las bogas y champanes conducidos por los bogueros se encuentran referencias de funcionarios y expedicionarios de la época colonial (Fray Pedro Simón, [c.a. 1628]; Santa Gertrudis, [c.a. 1775] ver también la recopilación realizada en dos tomos por Noguera, 1980) que brindan características de la circulación a través del río; datos que han sido los soportes más empleados para los análisis históricos desarrollados sobre esta temática.

Para la navegación a vapor, implementada a principios del siglo XIX, los intereses de los investigadores se han centrado en conocer los cambios radicales que tuvo el comercio de la República de Colombia, el establecimiento y desaparición de puertos fluviales en el río y el cómo se articuló la navegación en los procesos de colonización en el departamento de Antioquia. Es necesario anotar para este punto que, sumado a los cambios tecnológicos en la navegación, el río Magdalena desde principios del siglo XIX por fenómenos naturales, empezó a cambiar su curso por el brazo de la Loba, hecho que dificultó el acceso al puerto de Mompox y conllevó a la profunda decadencia de su actividad portuaria y mercantil (Acevedo, 1981: 29; Colcultura, 1994: 28-30).

A pesar de los aportes obtenidos con los estudios de navegación sobre el desarrollo comercial de esta región, siguen existiendo vacíos para Mompox sobre productos (precios, cantidades, orígenes y destino), rutas, capacidad de carga de las embarcaciones y de las estructuras comerciales, número de comerciantes y vendedores involucrados y obras de infraestructura comerciales, entre otras.

Los investigadores que han estudiado esta temática, se han limitado a decir que el cambio del curso del río Magdalena y la navegación a vapor son las razones por las cuales el puerto decayó comercialmente y no han podido demostrar de qué otros recursos se valió el poblado (comerciantes, élites y habitantes) para sobrevivir hasta la fecha. Los datos que se tienen de estas investigaciones históricas, son insuficientes para dimensionar objetivamente la magnitud comercial del puerto, especialmente para el periodo colonial.

Por otra parte, en la historiografía del Caribe colombiano existe un marcado interés en investigar los puertos marítimos de Riohacha, Santa Marta y el de Cartagena de Indias (véanse los trabajos de Porras, 1954; Restrepo, 1975; Lemaitre, 1983; McFarlane, 1983; Múnera, 1994: 111-154; Del Castillo, 1997; Vidal, 1997 y 2004; Vila, 2001), lo que ha generado un sesgo localista en los estudios. Aunque en estos trabajos clásicos se pueden encontrar referencias

sobre Santa Cruz de Mompos, los datos presentados sobre el puerto fluvial se dan en función de las ciudades-puerto ubicadas en el litoral Caribe colombiano. Si bien es cierto que se pueden obtener datos que permiten ubicar la villa en un espacio provincial, dicha información no es suficiente para conectar el poblado, sus habitantes y sus actividades con los desarrollos continentales, con el de otras provincias ni con el de otros poblados cercanos.

Otros de los temas de interés trabajados por algunos historiadores ha sido la ocupación del territorio Momposino y el establecimiento del poder colonial en el poblado. Para estas temáticas se destacan los trabajos en los cuales se determinan aspectos administrativos del puerto (Jaramillo, 1991) y el sistema de bogas efectuado por los encomenderos principalmente entre los siglos XVI y XVII (Ybot, 1933; 195; Tovar, 1993).

Generalmente la producción historiográfica de la región se ha dedicado al siglo XVIII (época para la que se posee mayor soporte documental) y aunque se cuenta con un buen número de trabajos, sobresalen las investigaciones que indagan por el control español de la zona a través de la disputa con las poblaciones nativas aledañas como el grupo *chimila* (Herrera, 2002) y la administración de la región y la relación con la provincia y puerto de Cartagena de Indias (Colmenares, 1989).

Por otro lado, se cuenta con trabajos sobre el contrabando y la participación de Mompos en dicho tráfico.¹⁶ Esta actividad ilícita es claramente referenciada por espectadores de finales del siglo XVIII (como lo señala De Pombo en Melo, 1986)¹⁷ y también ha sido trabajada por varios autores, los cuales la analizan en un corto periodo de tiempo insertándola en una dinámica regional (Arroyave, 2005; Barrera, 2000; Bell, 1987; Peñas, 1981). Igualmente se cuenta con estudios relacionados con los puertos internos del Nuevo Reino de Granada (Guzmán, 2002) y la circulación de algunos productos comerciales como esclavos (Valencia, 2003), que presentan información sobre el transporte y la circulación de algunos productos.

16. Sobre el contrabando se publicó un interesante trabajo en el año 2013 por la editorial de la Universidad de Los Andes, especialmente por su narrativa y formato. La obra fue titulada *El antagonista: una historia de contrabando y color. Novela gráfica*, y fue elaborada por los autores Muriel Laurent, Rubén Egea y Alberto Vega.

17. Referencia que corresponde a un texto en el que se presenta una transcripción de un documento histórico, salvaguardado en el Archivo General de Indias (Sevilla-España), elaborada por el historiador Jorge Orlando Melo.

Los trabajos que han desarrollado una historia sobre los aspectos o hechos notables más sobresalientes de la villa desde su fundación hasta el siglo XIX, generalmente muestran sus resultados como una sucesión de acontecimientos o procesos sociales (Peñas, 1988; Arquez y Peñas, 1994; Salcedo, 1938), justificando dichos procesos en la disputa entre feudalismo y capitalismo o élites locales y minorías (Fals, 1979).

De la gran cantidad de trabajos históricos efectuados que analizan a Mompox, se debe destacar la investigación sobre una élite dedicada al comercio de finales del siglo XVIII en la villa (Daza, 2009). En este trabajo se evidencia la importancia del poblado y el papel desempeñado por un grupo de elite, los Marqueses de Santa Coa, durante este periodo, argumentando que la importancia comercial del pueblo obedeció a varios factores asociados y no únicamente a la posición geográfica de la villa.

Aun cuando existen numerosas referencias e investigaciones sobre la villa y algunas pocas sobre el poblado, la información contenida en los estudios no permite evidenciar cabalmente por qué el puerto de Mompox, a finales del siglo XVIII y principios del XIX —periodo en el que el puerto se encontraba en su mayor auge económico— perdió su primacía comercial, quedando relegada y estancada en el desarrollo económico del actual territorio de Colombia.

ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS DEL PUEBLO

Mompós ha sido un lugar privilegiado para la historia de la arquitectura y el urbanismo en Colombia debido a que su centro histórico fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO (1994), gracias a su alto grado de conservación, el cual, paradójicamente, ha sido el resultado del aislamiento del puerto de las dinámicas de crecimiento y desarrollo del país desde mediados del siglo XIX.¹⁸ Su redescubrimiento por parte de los arquitectos ha sido el hallazgo de un testimonio vivo del pasado colonial de nuestro país. No obstante, se debe anotar que en los estudios arquitectónicos se ha dedicado un interés especial

18. Al iniciar la década de los noventas, la Subdirección de Patrimonio del desaparecido Instituto Colombiano de Cultura (Colcultura), emprendió la tarea de recopilar toda la información pertinente sobre la villa de Santa Cruz de Mompox, con el objetivo de que el poblado obtuviera la categoría de Patrimonio Histórico de la Humanidad. Para esta labor se incluyó el levantamiento del conjunto de inmuebles que se encuentran dentro del perímetro de valor histórico predeterminado, es decir su casco histórico. Finalmente, el objetivo se alcanzó y Mompós se encuentra desde el año 1995 hasta la fecha, amparado por regulaciones nacionales e internacionales para la protección de su trazado y arquitectura colonial.

a la arquitectura religiosa y al trazo urbanístico, sin referirse profundamente a la infraestructura comercial implementada en el puerto.

El arquitecto que con mayor entrega y juicio investigativo ha trabajado en la villa es Alberto Corradine. Él, ha navegado la historia de Mompox(ós) por medio de sus edificaciones. En sus obras (1969-1981), da cuenta de una minuciosa y centrada investigación que pondera claramente el proceso histórico de consolidación del poblado a través de la colonia y sus cronologías urbanísticas. La mayoría de los análisis históricos presentados por Corradine pertenecen al siglo XVIII y a las prospectivas sobre el desarrollo urbano de la población en la actualidad.

Corradine ha creado la más clara identificación y categorización de las tipologías arquitectónicas presentes en Mompox(ós), basado en la forma particular de disponer los espacios en las viviendas, así como del lugar en donde se ubican los predios en el puerto. Categorías que son importantes para este estudio, en la medida que hacen alusión directa a las edificaciones comerciales, aunque este tipo de inmuebles comerciales generalmente en los estudios arquitectónicos, estas estructuras no son examinadas como categoría arquitectónica. Por el contrario, Corradine argumenta la necesidad de incluir estos inmuebles, debido a la importancia del poblado en el comercio colonial y por la reiterada presencia de estructuras “[...] ausentes de ventanas al exterior, constituidas por espacios organizados linealmente y sobre las cuales existen los registros documentales más antiguos con que cuenta la ciudad [...]” (1981: 40). Adicionalmente, también señala cómo estos inmuebles están asociados a las zonas de las albarradas.¹⁹ Sin embargo, son pocos los análisis y los datos presentados para este tipo de estructuras y el autor no tiene en cuenta otras edificaciones, estructuras o espacios comerciales en Mompox(ós) como plazas, puertos, mercados y/o fábricas que igualmente fueron utilizadas o construidas con fines comerciales.

Otro estudio arquitectónico es el efectuado por Álvaro L. Castro Abubara (1992), en que analizó la estructura predial de Mompós desde la perspectiva de las características de sus manzanas; sin pasar por alto la iconografía arquitectónica representada en sus espacios de mayor jerarquía social, política y religiosa, así como el análisis de las características de la arquitectura, de la vivienda y los monumentos. Castro presenta también re-

19. Muros de contención fabricados en ladrillo, que se encuentran ubicados en la ribera del puerto para proteger al poblado de las inundaciones anuales del río Magdalena.

ferencias sobre las determinantes fundacionales del puerto, relacionándolas con la preexistencia de comunidades nativas en la zona y el impacto que el río Magdalena tiene en la configuración del pueblo. Su trabajo se soporta en los datos que se encuentran en estudios históricos preliminares, así como en documentos catastrales, aerofotográficos y estadísticas oficiales del pueblo desde mediados del siglo XX en adelante.

El otro arquitecto es Germán Téllez (1995), quién a través de un claro y evocador ejercicio investigativo, ilustra la historia de la ocupación del territorio Momposino, asociado al desarrollo urbano y arquitectónico de la población y de sus gentes. Entre las conclusiones más destacadas de su estudio se reporta el análisis que hace de la relación de las dualidades población/poblado y gentes/espacio para evidenciar la particularidad de un espacio con lenguajes arquitectónicos y urbanísticos andaluces puesto en medio del trópico y, la profunda incidencia de estos factores sobre la personalidad estética del puerto.

Téllez, en su estudio, define una imagen de la villa a partir de sus lenguajes estéticos y formales en el marco de un proceso colonizador, en el que una población dedicada al comercio y al bogaje, se expresó urbanísticamente en la composición de sus calles, en la sumatoria de las fachadas de sus viviendas con su homogeneidad en alturas y elementos ornamentales, contrastados por la repentina ruptura que generan los hitos o referentes urbanos.

Con todo y los aportes de los estudios arquitectónicos referidos, siguen existiendo vacíos de conocimiento que permitan determinar ¿para qué tipos de productos estaban construidas las edificaciones comerciales en Mompos? ¿cuáles eran sus capacidades de carga, qué tipos de productos se embarcaban, desembarcaban y se comercializaban en dichos espacios? ¿la infraestructura del puerto presentó ventajas para el desarrollo comercial durante el periodo de estudio de esta investigación?

LAS EXCAVACIONES ARQUEOLÓGICAS EN CENTRO HISTÓRICO DEL POBLADO

Una de las primeras cosas en las que se debe reparar para la fecha de realización del estudio es que, para el Mompos colonial, no se habían realizado programas de investigación arqueológica relacionados con el análisis de actividades comerciales. Tampoco existía una colección de referencia local

representativa, que diera cuenta de la cultura material del poblado tanto de periodos prehispánicos como coloniales o republicanos.

Aún así, si existían dos informes de arqueología preventiva realizados en el marco de la restauración de predios coloniales, el de la Casa de los Juzgados (Benavides 1997) y el de la iglesia de Santa Bárbara (Uprimny, 1996). Sobre estos textos hay que decir que eran de limitada difusión, no respondían a ninguna pregunta académica y arqueológica para su realización y, el material arqueológico recuperado en las excavaciones era escaso²⁰ aunque algunos elementos diagnósticos, especialmente la loza foránea y local recuperados por Benavides, fueron utilizados en el *Catálogo de cerámica colonial y republicana de la Nueva Granada* (Therrien et al., 2002: 19, 29), para completar las tipologías para la costa Caribe colombiana.²¹

20. Comunicación personal de Elena Uprimny, Marcela Benavides y Monika Therrien en el 2006.

21. Desafortunadamente durante el desarrollo de la investigación, la colección arqueológica de referencia del catálogo de Therrien et al. (2002) no pudo ser consultada.

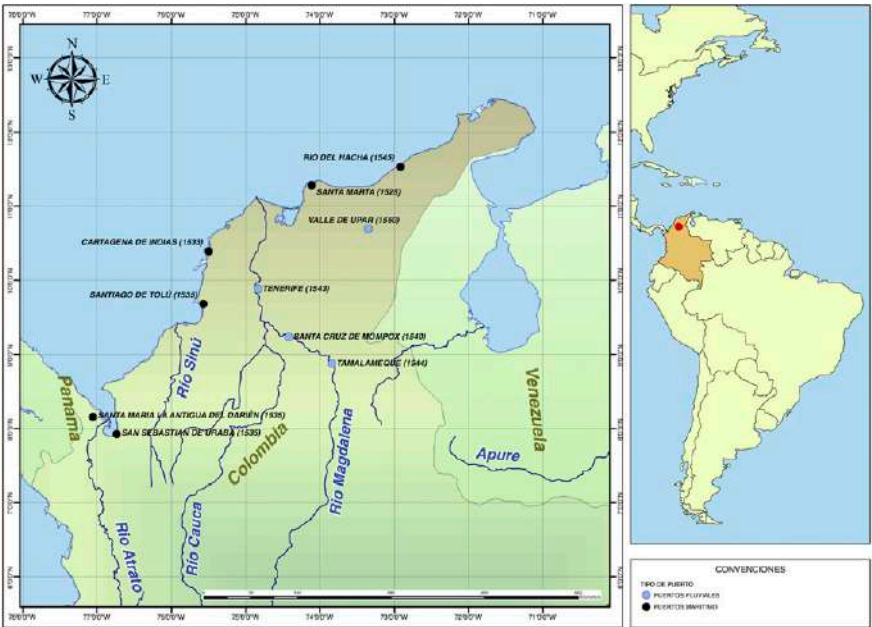
2. MARCO ESPACIAL: MOMPOX EN EL TIEMPO Y EL ESPACIO

SIGLO XVI. LA FUNDACIÓN DEL POBLADO

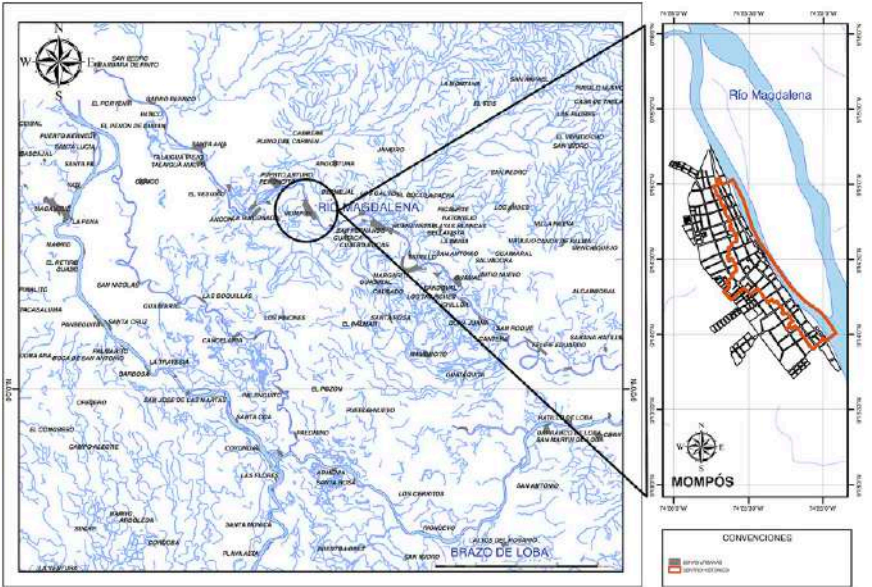
El río *Grande de la Magdalena* se constituyó en el corredor natural estratégico que permitió conectar los puertos coloniales del Caribe y las nuevas poblaciones al interior de la llamada Tierra Firme (Mapa 1). Durante la conquista y la colonización de la corona española, en los territorios denominados como Nuevo Reino de Granada, muchas poblaciones ribereñas en el Magdalena fueron decisivas para la consolidación del sistema mercantil y el desarrollo del comercio neogranadino (Acevedo, 1981: 26; Bernard y Zambrano, 1993: 34; Del Castillo, 1997:123-152, Lemaitre, 1983 II: 151; Montaña, 1996:34-35).

Una de las estrategias para la creación de asentamientos implementada por los conquistadores hispánicos en América, fue la utilización de antiguos poblados aborígenes para tomar posesión y control de dichos territorios, sus recursos y sus gentes. Este patrón colonizador se implementó en la región denominada como la depresión Momposina, donde se fundó en una de las bandas de la ribera del río Magdalena el pueblo de Santa Cruz de Mompo.

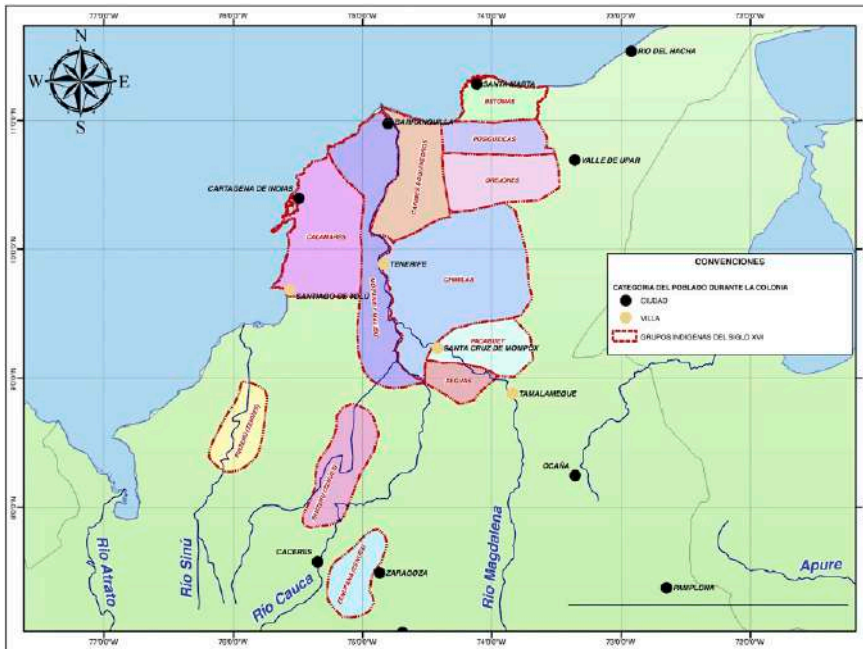
La depresión Momposina es una extensa área geomorfológica, ubicada en el sur de las llanuras del Caribe colombiano (Mapa 2). En ella confluyen los cauces de los ríos Magdalena, Cauca, Cesar y San Jorge, los cuales inundan la región periódicamente, creando un amplio delta interior en una extensa llanura pantanosa, con una red intrincada de caños y ciénagas. Esta zona inundable se encuentra por debajo de los 25 ms de altura sobre el nivel del mar, posee un relieve suavemente ondulado que contrasta con la protuberancia de sus diques y numerosas elevaciones de origen antropogénico (Falchetti y Plazas, 1981:15 y 16; Gordon, 1983:17; Herrera, 2002:72-73; Arquez y Peñas, 1994:11-12; Striffler, [1880] 1995:7-9).



Mapa 1. Fundaciones coloniales caribeñas en el territorio colombiano.
Fuente: Mapa elaborado con base en Bernard y Zambrano, 1993: 80-82; Cipolla, 1999: 20; IGAC, 2002: 92, 95 y 96



Mapa 2. Principales poblaciones actuales de la Depresión Momposina.
Fuente: Mapa elaborado con base en archivos digitales de Mompos suministrados por la Subdirección de Bienes Muebles del Ministerio de Cultura de Colombia



Mapa 3. Sociedades nativas del Caribe colombiano a principios del siglo XVIII.

Fuente: Mapa elaborado con base en IGAC, 2002: 92 y Herrera, 2002: 129

En tiempos prehispánicos esta zona se caracterizó por haber sido densamente poblada por diferentes grupos; muchas de estas sociedades desarrollaron trabajos orfebres sobresalientes que llamaron la atención de los conquistadores durante la colonia y también de los guaqueiros en la actualidad.

Según los registros arqueológicos, en esta zona se lograron formas muy diversas y eficaces estrategias de adaptación en diferentes ambientes (Reichel-Dolmatoff, 1998). Un ejemplo de ellos fue la construcción de canales y camellones reconocidos como una de las mayores obras de ingeniería hidráulica prehispánica de América, utilizadas por una misma sociedad, aproximadamente durante doce siglos (siglo II a.C. al siglo X d.C.) antes de la conquista española, a la que se le denominó arqueológicamente los zenúes (Falchetti y Plazas, 1981 y 1986). Se distinguen también los pueblos denominados malibúes y chimilas, quienes ocuparon las llanuras tropicales del bajo Magdalena (Mapa 3).

Los malibúes fueron un pueblo culturalmente diferente a los zenúes, entre cuyas características generales se destacan como una sociedad de pescadores y agricultores, con una población dispersa que habitaba en aldeas

situadas en las inmediaciones de ríos, lagunas y ciénagas de la región, sobre la ribera occidental del río Magdalena (Del Castillo, 1986). Ocuparon un territorio relativamente extenso entre las actuales ciudades de Tamalameque y Tenerife, incluyendo la jurisdicción del pueblo de Mompós (Reichel-Dolmatoff, 1951). Debido a sus conocimientos de navegación fluvial, durante el proceso de colonización fueron obligados a trabajar como bogas, principalmente por el Magdalena, para consolidar el comercio español del territorio neogranadino y rápidamente fueron reducidos por esta causa (Reichel-Dolmatoff, Gerardo y Dussan Alicia, 1991).

En contraste, la margen oriental del bajo Magdalena fue habitada por el grupo chimila, el cual ocupaba un territorio básicamente plano, con pequeñas elevaciones y cubierto de vegetación selvática con un clima muy cálido y húmedo (Reichel-Dolmatoff, 1946). Los territorios chimilas tenían una fuerte autonomía política y religiosa que iba en detrimento de la organización y política española instaurada durante la colonia, lo que generó la inexistencia de intercambios comerciales con los mercados coloniales, especialmente en el siglo XVIII, siendo las zonas más fértiles y extensas de esta región controladas por esta población (Herrera, 2002).

Para esta investigación es relevante el caso del cacique Mompoj, que, durante el momento de contacto, fue el líder de una población aborígen denominada Kimbay (posiblemente de origen malibú) la cual se ubicaba en la margen occidental del río Magdalena en el lugar donde fue fundada posteriormente la villa de Santa Cruz de Mompox.

Sobre la fundación de Mompox los historiadores no poseen una fecha y fundador exacto. Hay quienes argumentan que el pueblo fue fundado el 3 de mayo de 1537 por Alonso de Heredia (Salzedo, 1987:21-27); otros, por el contrario, aseguran que fue fundada por Juan de Santa Cruz por órdenes de Heredia, en marzo de 1540 (Jaramillo, 1991: 43-57) de lo cual se deriva parte de su nombre.²² Independientemente de las diferencias sobre los datos fundacionales en lo que sí están de acuerdo los historiadores es que el pueblo no ha tenido cambios en el espacio o refundaciones y está cimentada sobre una antigua población aborígen, datos que demuestran la presencia continua de grupos humanos habitando y transformando la zona desde tiempos prehispánicos hasta la fecha.

22. En este estudio se toma el año de 1540 como la fecha de fundación del poblado, dándole crédito al análisis que realizó Jaramillo sobre esta materia.

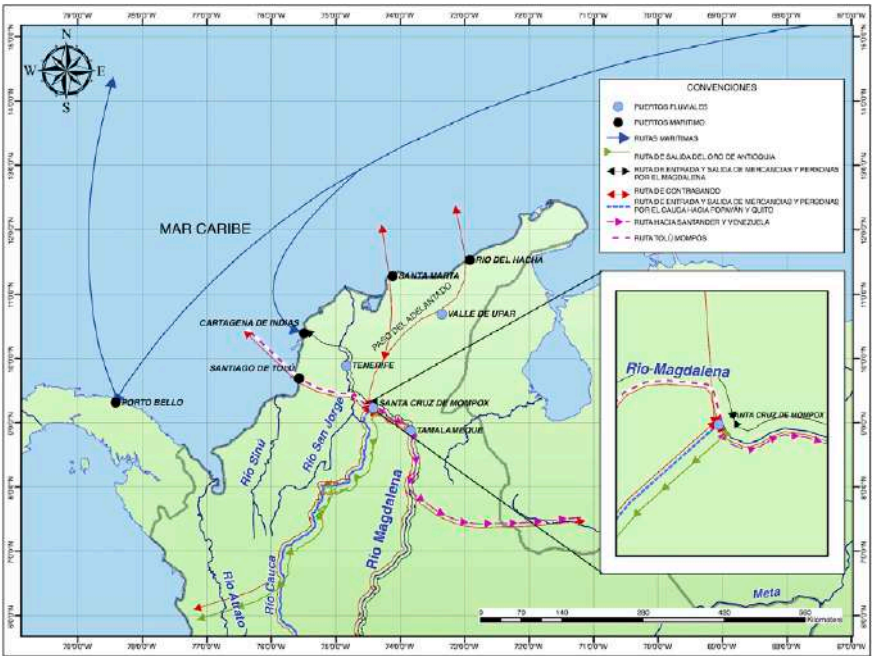
Según Salzedo, entre sus primeras construcciones se contaron con casas de bahareque y barro dispuestas en calles y tres barrios. En el barrio central se encontraba el cacique Mompoj y en los barrios extremos los caciques Zuzia y Mahamón, súbditos del primero. La ubicación, espacios y dominios de estos caciques fueron decisivos para el desarrollo morfológico y tipológico en términos urbanísticos de la villa de Mompoj, pues se plantea que la presencia de estos barrios con sus respectivos caciques, son el origen de las tres plazas ribereñas con las que cuenta el poblado, a diferencia de una sola plaza mayor como generalmente era la usanza española (Castro, 1992).

Desde sus orígenes hispánicos, este emplazamiento fue concebido con el carácter de villa, que dentro de la política de fundaciones coloniales significaba un espacio destinado para albergar fundamentalmente a la población española, y desde el punto de vista administrativo, contaba con su propio cabildo (Herrera, 2002).

Los datos históricos indican que Mompoj conservó el carácter de villa durante todo el periodo colonial,²³ aunque estuvo a punto de desaparecer a punto de ser integrada a la villa de Tamalameque por compartir el rol de puerto interno en la zona y porque se encontraba ubicada en una barranca propensa a inundaciones (Herrera, 2002: 75. Ver también la obra de Friede, 1976).

Además de Mompoj, vinculada a la gobernación y jurisdicción de Cartagena, en la región se fundaron otras poblaciones también con carácter de villa: caso de Tenerife (fundada en 1543) y Tamalameque (fundada en 1544), pertenecientes a la gobernación de Santa Marta. De este trío de asentamientos, dada su cercanía y la proximidad de sus fechas de fundación, se puede argumentar que su fundación podría estar ligada con la necesidad de aumentar el control sobre el territorio de una manera estratégica (posibles enclaves militares), en consonancia con la dispersión y trashumancia de sus nativos (Herrera, 2002), pero también, se pueden entender como tentativas de establecimientos productivos, lugares de exploración de potenciales riquezas, de los cuales se podía esperar el éxito, o en el peor de los casos, el fracaso rotundo, ante lo cual, se asume que cualquiera de las villas podría suplirla. No obstante, fue Mompoj a nivel regional, la que contó y asumió un

23. Salvo los años de 1561 y el periodo entre 1774 y 1777, donde el pueblo por Reales Cédulas, la primera de Felipe II y la segunda por Carlos III (Garrido, 1993; Conde, 1999; Arquez y Peñas, 1994; Salzedo, 1987) obtuvo la categoría de Provincia. Dichas peticiones fueron elevadas por los pobladores y comerciantes que buscaban autonomía de Cartagena.



Mapa 4. Principales rutas comerciales del Nuevo Reino de Granada que confluyen en Mompox.
Fuente: Mapa elaborado con base en Bernard y Zambrano, 1993: 80-82; Cipolla, 1999: 20; IGAC, 2002: 95-96 y Peñas, 1981: 9

rol privilegiado en el campo comercial debido a su vínculo político y administrativo con el puerto marítimo de Cartagena de Indias (Mapa 4).

LAS PRIMERAS ACTIVIDADES COMERCIALES DE LA VILLA

“La villa de Santa Cruz de Mompox, setenta y tres leguas de Cartagena por la mar y río Grande, que aunque es camino muy usado es con mucho rodeo, diez y ocho leguas de Tenerife, y doce de Tamalameque, y veinte y siete leguas de María, también por camino torcido; es pueblo de veinte y un vecinos encomenderos y muy pobres, y en su comarca habrá como dos mil indios tributarios repartidos en veinte y seis repartimientos, los cinco de Su Majestad... toda esta tierra es muy húmeda y caliente, porque el río Grande y el río de Cauca anegan de ordinario cada año toda esta comarca... el servicio que hacen [los indios] á los españoles, es hacer las casas de madera cubiertas de paja, y las sementeras de maíz, y bogar las canoas el río arriba con mercaderías, que es lo que acaba los indios, como arriba queda dicho, aunque no los apremian á que lo hagan si no lo quieren hacer de su voluntad” (López de Velasco, 1574: 393).

Es poca la información histórica publicada sobre las primeras actividades comerciales del pueblo de Mompox y sus habitantes. No obstante, al estar ligada íntimamente con el puerto marítimo de Cartagena de Indias, sobre la ruta continental principal para entrar o salir del Nuevo Reino de Granada, se infieren muchos de los datos comerciales del poblado. De tal modo, se afirma que Mompox se convirtió en un sitio de parada obligada para bienes y personas y un lugar donde se monopolizó la navegación fluvial por parte de los encomenderos, conllevando al desarrollo de canales de intercambio y el trabajo en las bogas.

En 1541, Pedro de Heredia distribuyó en Mompox 22 encomiendas que producían ocho mil pesos de tributos, cifra que sugiere que existieron por lo menos tres o cuatro mil aborígenes que podían ser empleados como remeros (Colmenares, 1973). Para 1560, Mompox era referenciado como un lugar de residencia de los encomenderos principales de la zona (Fals, 1976; Ybot, 1952), personajes que dirigieron sus actividades a la implementación del bogaje con la población nativa a su cargo.

Además de controlar el comercio, los encomenderos utilizaron desmedidamente la fuerza y conocimiento nativo para la construcción de embarcaciones y la puesta en marcha de la navegación fluvial en el Magdalena. Así mismo, el poblado fue un lugar en donde se construían los bongos y champanes dada la abundancia de maderas que había en la región, actividad que implicó la aparición de oficios de calafateo²⁴ y herrería relacionados con la navegación que al igual que los bogas, fueron tratados con poca consideración (Di Filipo, 2010).

Ante los excesos y abusos de los encomenderos contra la población nativa, el 23 de julio de 1560, el teniente gobernador de la villa Juan de Junco, redactó unas Ordenanzas ejemplares (Ybot, 1933:51) que fueron pregonadas en la Plaza Mayor de Mompox. En éstas, se determinaba el número total de canoas que podía poner a bogar anualmente cada encomendero a los puertos del Nuevo Reino de Granada. Así el bogaje fue asumido por los encomenderos de Mompox y algunos de Mariquita (Guzmán, 2002). (Tabla 1).

24. Calafatear: Rellenar de estopa las juntas de las tablas de fondos, costados y cubiertas, a fuerza de mazo y con los demás instrumentos al propósito, y ponerles después una capa de brea para que no entre el agua por ellas (Diccionario Marítimo Español, 1831: 129).

Tabla 1. Bogas que podía tener un encomendero de Mompox en 1560	
ENCOMENDERO	No. BOGAS
Marcos Gómez Cerezo	12
Alonso de Valdivieso	8
La menor de Gabriel de Cogollos	7
Antonio de Heredia	13
Pedro de Ayllón	16
Alonso Cano	7
La menor de Gaspar de Heredia	7
La menor de Reten	11
Rodrigo Durán	8
Hernando de Medina	12
Pedro de Arganda y María de Soria	8
Vicente Laes de Villafañe	7
La viuda de Sedeño	10
Juan de Heredia	6
Luis de Carvajal	13
TOTAL	145

Fuente: Ybot, 1993: 51

De acuerdo con los recuentos de los viajeros que navegaron por el río Magdalena, la ruta que debían seguir las mercancías de ultramar que llegaban a Cartagena de Indias no tuvo muchas variaciones durante la colonia²⁵. El viaje de mercancías y pasajeros empezaba con un trayecto terrestre a lomo de mula por cuatro días hacia un sitio conocido como Barranca, en donde se tomaban las canoas rumbo a Mompox, cuyo recorrido fluvial, contra corriente y en medio de innumerables peligros, demandaba otros cuatro días. En Mompox, productos y pasajeros podían detenerse entre dos y cuatro meses hasta que se juntase una flotilla con rumbo hacia Honda.

De Mompox a Honda se invertían otros veintiocho días por el río, haciendo paradas sucesivas en algunos parajes. Al llegar a Honda, se realizaba un nuevo trayecto terrestre de ocho días para llegar a Santa Fe. En el viaje

25. La ruta de transporte y comercio del río Magdalena no varió hasta mediados del siglo XVII, cuando se abrió el canal del Dique. Aunque este cambio redujo parte del trayecto terrestre de Cartagena al Magdalena, se continuaban con los mismos problemas al tener que hacer múltiples trasbordos y utilizar diferentes vías y vehículos de comunicación.

hacia el interior, transcurrían hasta cuarenta días de viaje que, sumados con otros cuantos meses para regresar a Cartagena, hacían que el tiempo invertido fuera casi el mismo que el de venir de España a América por mar (para mayor información sobre este tema ver los trabajos de Ybot, 1933 y 1952 y las descripciones *Un virrey apopléjico. Diario de la subida por el río Magdalena del Excelentísimo señor virrey Don Juan Pimienta y lo ocurrido hasta su fallecimiento* (Anónimo, [c.a 1731]), *Diario de Viaje por el Magdalena* (Humboldt, 1801) y la *relación de la conquista de los Carare* [1601] en Tovar, 1993 y 1996 III: 429-482).

Ante la poca eficacia obtenida con las Ordenanzas de 1560, en 1576, se emitieron nuevamente unas Ordenanzas estipulando los tiempos y las distancias con las bogas:

[...]se restringía el tiempo de la Boga; esta podía hacerse durante los meses de diciembre, enero, febrero y marzo que era la llamada boga grande y durante los de junio, julio y agosto que denominaban la boga pequeña como en las ordenanzas de Juan de Junco de 1560. [...] En cuanto a la capacidad de estas no podía ser mas de ochenta botijas de porte, y se ordenaba fuesen destruidas todas cuantas excediesen de esta cantidad pues requerían mayor trabajo para conducir las. Los indios de Tacaloe, Malambo y Barranca, solamente podrían bogar hasta Mompo y Tamalameque y de ningún modo mas arriba; limitándose a seis viajes en la boga grande y cuatro durante la pequeña los que anualmente podían hacer entre los puntos señalados. Los naturales de Mompo y Tamalameque solo podían bogar hasta Carare, Angostura o Ocaña y hacer dos viajes anuales en las dos bogas; pero un indio que bogase en un trayecto no podía bogar en otro el mismo año" (Transcrito en Ybot, 1952: 76).

Ante el aumento del comercio y tráfico con que se contaba para finales del siglo XVI, y el descenso significativo de la población aborigen, se tomó como medida que los encomenderos fueran cambiando la tripulación nativa por esclavos de origen africano. Incluso se encuentran registros documentales en donde la corona hispánica daba privilegios en las tasas de flete a los encomenderos que llevaran en su canoa negros boga (Ybot, 1933).

Siglo XVII

Al igual que para la centuria anterior, son pocas las referencias y datos históricos específicos que se tienen sobre la villa, aunque durante todo este siglo se generaron grandes cambios económicos y sociales en el Nuevo Reino de

Granada. Las fuentes indican que el siglo XVII se caracterizó por la conexión y establecimiento de los centros mineros, ubicados en su mayoría en la región del actual departamento de Antioquia y el uso de la tierra para la hacienda (Arquez y Peñas, 1994).

Si bien la minería fue una de las fuentes más significativas para la obtención de recursos para la monarquía hispánica a finales del siglo XVII, esta actividad económica decaía en el virreinato. Según Colmenares (1973: 233), al realizar una comparación de los ingresos del oro en la casa de moneda de Santa Fe para los años 1682-1696, demuestra que Mompox, representado por las minas de Guamocó en Simití, comparado con otros centros mineros, tuvo una producción inferior (Tabla 2).

Tabla 2. Producción de oro en la Nueva Granada: 1682-1696			
DISTRITOS	TOTAL (PESOS)	PROMEDIO ANUAL	PORCENTAJE
Popayán	719.602	47.973	41%
Anserma	54.905	3.660	3%
Antioquia	342.302	22.820	20%
Mompox (Simití)	2.401	160	0.1%
Mariquita	103.855	6.923	6%
Santafé	482.200	32.146	28%
Pamplona	8.100	540	0.5%
Chocó	28.150	1876	1.4%

Fuente: Colmenares, 1973: 233

La actividad y desarrollo minero permitió que la villa de Mompox no solo estuviera comunicada con ultramar al norte por medio del camino fluvial y terrestre con Cartagena de Indias, sino que al occidente contaba con vínculos con los centros mineros antioqueños, en el sur oriente estaba conectada con las minas de Guamocó (Simití) gracias a un camino terrestre (Salzedo, 1987; Arquez y Peñas, 1994) y, contaba al nor-occidente, con el camino terrestre del *Paso del Adelantado* o *Camino de Jerusalén*²⁶.

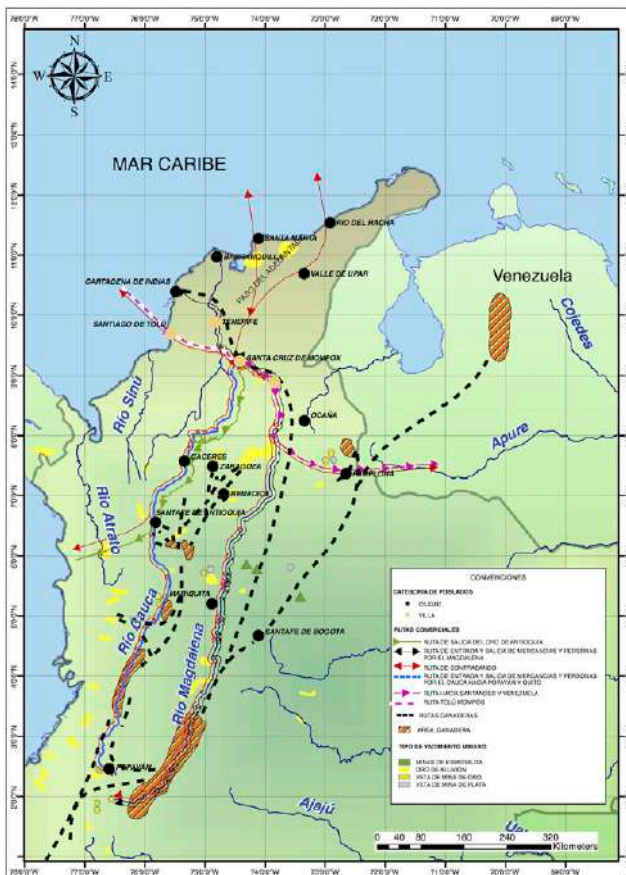
Esta intrincada red de caminos y rutas comerciales permitió que los comerciantes que vivían en Mompox pudieran tener un control indirecto de

26. Ruta preferida para introducir el contrabando que ingresaba y salía por Riohacha (Conde, 1999; Barrera, 2000).

extensos territorios y productos más allá de la jurisdicción territorial que le había asignado la corona española a la villa. Por ello, no es difícil imaginar que los dirigentes y comerciantes de Mompox tuvieran conexiones con rutas y lugares que superaban los límites de la provincia de Cartagena, Santa Marta y Santa Fe (Mapa 5).

Antonio Vidal Ortega (1996) con base en registros del Archivo General de Indias hace un análisis de la serie de la *Caja Real de Cartagena* del rubro de almojarifazgo²⁷ de los años de 1610 a 1640 (Tabla 3). En dicho análisis, el autor plantea que el 90% de la actividad comercial cartagenera se lleva a cabo con el espacio regional Caribe y el 10% restante con el interior del Nuevo Reino de Granada. No obstante, es pertinente señalar que el autor sólo da datos de los puertos fluviales de Mompox y

Tenerife como indicadores del comercio interno, siendo clara la primacía comercial de Mompox frente a la de Tenerife. Así mismo, Mompox que en los 30 años analizados presenta comercio estable con su capital de provincia, en la década de 1630-1640 su porcentaje decrece, y plantea la posibilidad de que el río Magdalena no era el único sitio de entrada y salida de productos hacia el interior, puesto que los registros correspondientes a Río Hacha y Santa Marta son mayores que los de Mompox. Así, los productos comercializados durante la colonia tendrían rutas terrestres y fluviales alternas.



Mapa 5. Poblados, centros mineros, rutas comerciales y ganaderas del Nuevo Reino de Granada.

Fuente: Mapa elaborado con base en Bernard y Zambrano, 1993: 80-82; Cipolla, 1999: 20; IGAC, 2002: 95-96 y Peñas, 1981: 9

27. Impuesto aduanero que se pagaba por el traslado de mercaderías que ingresaban o salían de los puertos hispánicos.

Tabla 3. Entrada y salida de barcos del puerto de Cartagena ¹			
Registros	1610-dic. 1619	1620- dic. 1629	1630 nov. - 1640
No. de Barcos	634	523	414
Cuba	18.7%	17.3 %	35.7 %
Santiago	44.5%	61.5%	67%
Baracoa	29.4%	14.2%	7.4%
Bayazo	15.9%	16.4%	18.2%
Habana	3.3%	5.4%	0.6%
Trinidad	5%	2.1%	6%
Puerto Príncipe	1.6%	-	-
Venezuela	13.4%	23.9%	19%
Maracaibo	55.2%	44%	54%
Coro	20%	20.8%	20%
Cumaná	5.8%	9.6%	7.3%
Caracas	18.8%	25.6%	12.1%
Riohacha	19.2%	15.6%	1.4%
Santa Marta	13.7%	5.1%	5.5%
Mompox	11.3%	11.4%	7%
Jamaica	5.2%	8.7%	9.4%
Veracruz	4.5%	4.5%	3.3%
Santo Domingo	2.6%	3.8%	3.6%
Avisos	3.1%	1.5%	1.9%
Canarias	3.6%	2.2%	0.7%
Portobelo	0.7%	0.5%	0.2%
Campeche, Mérida y Yucatán	0.7%	1.1%	0.2
Tenerife	1.1%	2.2%	-
Curazao	0.3%	0.5%	1.4%
Costa Rica	0.1%	0.1%	1.9%
Margarita	0.9%	0.7%	-
Puerto Rico	-	0.7%	0.4%
Nicaragua	-	0.3%	6%
Aruba	-	-	0.2%

Fuente: Tabla elaborada por Vidal, (1996:121-122) con base en documentos del Archivo General de Indias, Fondo Contaduría 1384-1400.

Se debe destacar que muchos de estos caminos alternos eran las rutas de contrabando de varios productos comerciales y se caracterizaban por estar ubicados en tierras hostiles que se encontraban bajo el control de grupos aborígenes como los chimilas. Dichas actividades ilícitas fueron determinantes para los comerciantes de Mompox, pues generaban más dividendos que el comercio lícito con la metrópoli y posiblemente más recursos monetarios que la actividad minera.

Al tener los comerciantes de Mompox varios escenarios para desplegar sus actividades influyeron, para que tanto comerciantes como encomenderos (que tenían a su cargo el control de las bogas), pudieran incursionar en la formación de grandes haciendas. La constitución de este tipo de unidades productivas, generó una ventaja adicional y complementaria con respecto a las dinámicas comerciales de bogaje y tráfico de mercancías, debido a que en las haciendas se generaban los productos agrícolas y ganaderos que permitían abastecer la demanda de los centros mineros, las regiones circunvecinas y las necesidades propias de la villa. Aunque la creación de haciendas se gestó durante el siglo XVII como una incipiente unidad productiva, es sólo hasta el siglo XVIII cuando estas alcanzan su mayor esplendor.

En el siglo XVII el florecimiento de la villa era notable. En términos urbanísticos, se habían construido en ladrillo y piedra las principales iglesias y conventos y tenían allí su residencia las principales órdenes religiosas. Fuentes de archivo indican que Mompox era un sitio donde se encontraban autoridades portuarias y se cobraba el Almojarifazgo.²⁸ Contaba también con una infraestructura especial dotada de hospital, iglesia, tiendas y comercio; mientras Tamalameque, no contaba con estos espacios ni con un sitio de registros de impuestos, y para aprovisionarse de suministros se dirigía a Mompox. A finales del siglo XVII el viajero Gregorio de Robles dejó su impresión sobre Mompox como “una de las más célebres y abundantes de la provincia de Cartagena por su población, comercios, frutos estancias y granjerías” (Robles, Gregorio [S.f.], referenciado en Daza, 2010).

Según Salzedo del Villar, Mompox era un lugar donde convergieron varios grupos sociales entre europeos, aborígenes y negros. Estos últimos suplieron la baja demográfica de la población nativa afectada por el pesado trabajo en las bogas, implementado desde los primeros años de la conquista. La reducción demográfica del aborígen, en contraste con el aumento de la

28. Ver, por ejemplo: AGN, Sección Colonia, Fondo Historia Civil, T. 3 f. 893.

población esclavizada africana y su mestizaje, produjo un grupo social con características distintas a sus raíces: los zambos, que, a diferencia de los nativos, no estaban bajo el dominio de la encomienda del bogaje y aparentemente no era una población esclavizada, aunque la realidad pudo haber sido otra.

Si bien se puede afirmar que en el siglo XVI la encomienda fue el centro de recursos de la producción local, para el siglo XVII, fue el epicentro para la conformación de las haciendas, siendo una de las principales actividades de estos espacios la actividad ganadera, la cual se encontraba en expansión, así como las estancias fueron los lugares de trabajo de algunos esclavos negros (Arquez y Peñas, 1994).

SIGLO XVIII. EL ESPLENDOR COMERCIAL DE LA VILLA

Estudios históricos demuestran que el siglo XVIII es el periodo donde se cuentan con más fuentes relativas a los comerciantes, las disposiciones contra el contrabando, las guías y despachos comerciales²⁹ y las refundaciones de sitios aledaños a la villa. También los estudios arquitectónicos infieren que, por la dinámica comercial del pueblo, durante esta centuria se logró el desarrollo urbanístico de la villa que la diferencia de los otros puertos fluviales del río Magdalena como Tamalameque y Tenerife (Mapa 6).

Para este siglo, además, con el arribo de la familia Borbón al poder hispánico, los territorios de ultramar españoles fueron objeto de otras formas de administración y control. Por ejemplo, en las provincias de Cartagena y Santa Marta dejaron de ser extensas zonas selváticas para convertirse en áreas con paisajes propicios para la consolidación de la economía ganadera y así, la apropiación de la tierra se justificaba por su explotación y no en términos netamente militares. También en la provincia de Cartagena, los esfuerzos borbónicos se encaminaron tanto a controlar las rebeliones y asaltos de los nativos, negros, zambos y cimarrones como a prestar atención hacia los comerciantes y mercaderes para revitalizar la economía colonial.

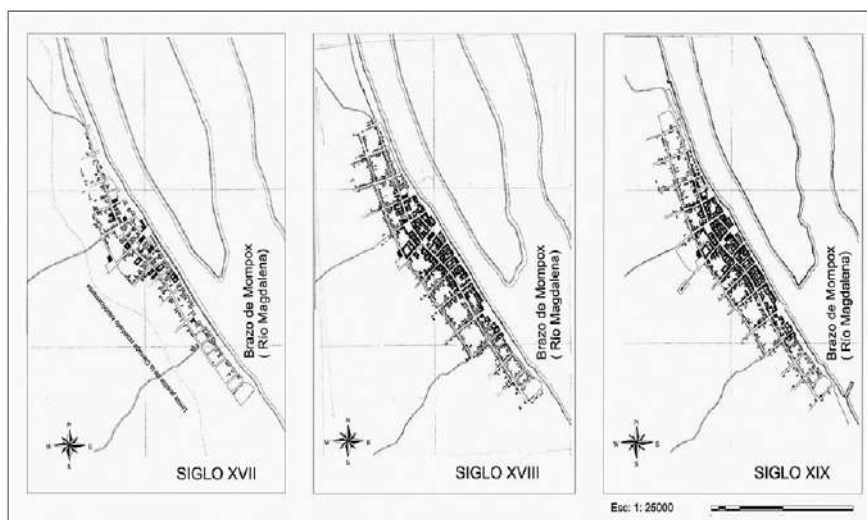
De esta forma el comercio exterior e interior hispánico fue transformado principalmente a partir del reinado de Carlos III (1759 - 1788), al promulgar el *Reglamento de Comercio Libre* en 1778, el cual rompió el monopolio del comercio con América por parte de los mercantes de Cádiz y Sevilla. Como

29. Sobre las guías y despachos ver Capítulo 3.

Fuente: Mapa elaborado con base en Bernard y Zambrano, 1993: 80-82; Cipolla, 1999: 20; IGAC, 2002: 95-96 y Peñas, 1981: 9

Posteriormente, durante las guerras sostenidas a partir de 1780 por las monarquías española, inglesa y francesa, España se vio obligada a autorizar el comercio con puertos de naciones neutrales en las Antillas y los Estados Unidos (Jaramillo, 1991). Para implementar este comercio en el nuevo Reino de Granada se emitió la Real Orden de 1797, que tuvo discretos resultados en la medida que sólo arribaron tres expediciones de Norte América a Cartagena de Indias y una de víveres a Santa Marta según los datos presentados por De Pombo en 1800 (Melo, 1986).

47



Mapa 7. Desarrollo urbano de Santa Cruz de Mompox del siglo XVII al siglo XIX.

Fuente: Mapa elaborado con base en archivos digitales de Mompox suministrados por la Subdirección de Bienes Muebles del Ministerio de Cultura de Colombia. Estos mapas también aparecen publicados en COLCULTURA, 1994: 32, 36 y 40

de algunos artículos. De esta forma fue reemplazado el estricto sistema de flotas y galeones hispánico por el de los navíos sueltos, situación que eliminaba las restricciones de fechas de entradas y salidas de todos los puertos del imperio (Jaramillo, 1991).

Así mismo, en la Nueva Granada y en la provincia de Cartagena se llevó a cabo la pacificación de su territorio por parte de Don Antonio de la Torre y Miranda (Bernard y Zambrano, 1993) y del maestro de campo Don José Fernando Mier y Guerra (Herrera, 2002). Los intereses monárquicos se equipararon con los de los hacendados y comerciantes de Mompox, quienes buscaban mantener y abrir vías alternas al río Magdalena para el transporte de mercancías, expandir sus propiedades sobre el territorio controlado por los chimila y contar con la creciente mano de obra libre para explotarlo (Herrera, 2002). Este grupo de hacendados y comerciantes, contaron con importantes cargos y funciones públicas en la villa.

Junto con la consolidación de la hacienda, se formó un cuadro dinámico en la agricultura y la ganadería, siendo ésta una época de intenso contrabando. Por su parte, en Mompox, ante el arribo de un grupo considerable de comerciantes, se inició un avance significativo en el desarrollo urbano del pueblo (Daza, 2009) (Mapa 7).

Además de los comerciantes y encomenderos, para mediados del siglo XVIII, fue significativa en Mompo la presencia de artesanos especializados como plateros, herreros, carpinteros y zapateros, que generó un cambio en los niveles de vida de los habitantes del poblado (Herrera, 2002).

EL CONTRABANDO Y LAS INSTITUCIONES QUE CONTROLABAN EL COMERCIO. LA ORGANIZACIÓN DE LOS COMERCIANTES EN MOMPO

La costa Caribe neogranadina en general, fue un espacio donde el contrabando permeó todas las esferas sociales. Dicha actividad fue realizada por todas las coronas que se encontraban contra el bando español como los franceses, ingleses y holandeses. Por los puertos de Riohacha, Sabanilla, Barú, Tolú y las bocas del Sinú y del Atrato, salían y llegaban productos del y para el Nuevo Reino. También para el siglo XVIII, los ingleses amparados por el Tratado de Utrecht de 1713 y su monopolio de la venta de esclavos, por medio de sus *navíos de permiso* hacían contrabando casi abiertamente en los dominios hispánicos.

Los europeos no fueron los únicos que participaron en el tráfico ilícito. Un grupo bien reconocido por su comercio de mercancías con extranjeros fueron los grupos wayuu, ubicados en cercanías del río del Hacha. Prácticamente toda la zona litoral de la península de la Guajira sirvió para abrigar a los contrabandistas europeos y fue puerta abierta para el comercio ilícito. Las preocupaciones sobre el contrabando no sólo se referían al ingreso y salida de mercancías y por ende la fuga de capital; la Corona Española temía que a través estas rutas los ingleses pudieran tomar y controlar parte del territorio del Nuevo Reino de Granada (Daza, 2009).

En un intento por controlar el contrabando en la villa de Mompo se estableció una aduana hacia 1720, la cual no cumplió a cabalidad su función debido a que sus oficiales reales desarrollaron una “tolerante complicidad” (Fals, 1980). Algunas de las medidas tomadas a nivel provincial para controlar las actividades ilícitas, se reconocen a través del informe del Mariscal de Campo Don Antonio Manso, presidente de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada para 1729. Referente al comercio de ropas, el Mariscal propuso como primera medida, hacer en Cartagena y Mompo el registro de las ropas y pesos con el que salían, para que sobre ellos se entregaran los registros, a

fin de que se expidieran los correspondientes despachos. Lo segundo que se determinó, era que los fardos como los cajones con mercancías estuvieran pesados en la aduana de Cartagena, se depositaran en sus almacenes hasta el día de su embarque para evitar que los mercaderes introdujeran otros efectos ilícitos en ellos. En la villa de Mompox, dichos fardos y cajones se descargaban nuevamente en otro almacén, dando una llave al mercader y otra a los Oficiales Reales. Si, por el contrario, la mercancía permanecía en la embarcación durante la estancia en la villa de Mompox, como prevención se designaba un guardia para hallar cualquier efecto oculto o detectar si alguna mercadería era vendida ilícitamente. Si un mercader era sorprendido en este fraude, los oficiales reales tenían autoridad para retener los despachos e imposibilitar el tráfico con provincias del interior (Colmenares, 1989 I: 70).

Al parecer estas medidas no fueron suficientes y fue necesario expedir una Real Cédula el 18 de agosto de 1736:

"Informado el Rey del Exceso con que se
Comercia en las Provincias de Cartagena, Santa Marta
y Maracaybo con motivo de la independencia de sus Go-
vernadores, concedió facultad al de Cartagena para que
en las tres pusiere las guardas que le parecieren ne-
cesarias para evitarlo estableciendo a este intento las
piraguas, Barquetas y Cavallos competentes, valiendo-
se a las Armas, Soldados, y Artilleros de dichas
tres provincias, señalándoles el Sueldo proporcionado,
que deveria satisfacerse de los caminos, o en su
defecto de Real Hacienda, en Inteligencia de prevenirse
A los de Santa Marta, y Maracaibo, le diesen el auxi-
lio que necesitare"
(Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias, S. XVI- S XVIII).

Para controlar el contrabando en la península de la Guajira, la corona buscó aliados en personas particulares. En el acuerdo establecido en 1760 con el comerciante Bernardo Ruiz de Noriega, se contemplaba la conquista de los guajiros y demás naciones entre el lago de Maracaibo hasta el Río del Hacha y el control de asiento de negros (Barrera, 2000).

Entre los problemas que tuvieron que enfrentar los comerciantes momposinos para desarrollar sus actividades, se encuentran las solicitudes

dirigidas por los comerciantes de Cartagena en el año de 1737 al jefe de la Escuadra de la Real Armada, quienes querían que se les prohibiera a las autoridades de Mompox conceder guías a los comerciantes de ese puerto, para poder sacar y distribuir mercancías tanto nacionales como extranjeras hacia las otras provincias del virreinato. Los cartageneros argumentaban que la gran mayoría de las mercancías traficadas por el Magdalena y que paraban en Mompox, eran de contrabando. Dicha medida estuvo vigente por lo menos 40 años hasta que el virrey Manuel Antonio Flores Maldonado levantó la sanción el 13 de septiembre de 1777. Bell (1987: 47) sugiere que este bloqueo generó graves perjuicios a los comerciantes de Mompox. Este y otros roces comerciales con Cartagena generaron una marcada diferencia entre la capital y la villa que condujo, e incluso conllevó, a que los dirigentes momposinos solicitaran su autonomía a la corona en 1774.

El poder económico y político que habían adquirido los contrabandistas momposinos, motivó el envío en comisión secreta de Nicolás García (Oficial de las Cajas Reales de la villa de Mompox) en 1776, de sus diligencias se deduce que los decomisos practicados de géneros ilícitos fueron decreciendo notoriamente entre 1740 y 1776 (Arquez y Peñas, 1994). En el *Testimonio de las Diligencias practicadas por Nicolás García para averiguar las ilícitas introducciones de géneros nacionales y extranjeros y los medios de estorbarlos*, transcrito y publicado por Bell (1987:49-66) se pudo resaltar también que en tiempos antiguos hubo desde luego comercio ilícito, en géneros extranjeros, que por la costa de Cartagena, Santa Marta y Río del Hacha se introducía en aquellas ciudades, como en Mompox y otras partes del Reino, llegando al puerto fluvial por las sabanas de Tolú, la vía del valle o introduciéndolos por el río de la Magdalena. Para llevar a cabo este delito, se procuraba pasar siempre de noche en los parajes donde podían ser registradas las canoas o cabalgaduras, o tomando otra ruta. Pero desde el año de 1746 y 48, de acuerdo con García (1774), estas actividades se redujeron notablemente, aunque en las introducciones de géneros nacionales y frutos de la tierra continuaba el contrabando (Bell, 1987).

En 1784 se creó el consulado de Mompox, pensado como una corporación constituida por mercaderes que tuviera la facultad para dictar ordenanzas y regular y determinar sus actividades y negocios comerciales. Su director fue el Marqués Don Gonzalo José de Hoyos (Garrido, 1993). En el mismo año se creó en Mompox la primera *Sociedad Económica de Amigos del País* que funcionó en América, y tuvo como objeto estimular la agricul-

tura. El Marqués de Hoyos junto con Don Juan Antonio Gutiérrez de Piñeres (Administrador de las Rentas de Aguardiente) y el capitán Don Ramón del Corral, donaron importantes terrenos para desarrollar cultivos de algodón, producto de alta demanda en el comercio de ultramar. Por su parte, además de fomentar el cultivo, se incentivó la industria como los telares y la organización de la distribución de mercancías (Peñas y Arquez, 1994). Finalmente, en 1796 se estableció una Diputación del Real Consulado en la villa para regular el comercio de la plaza (Fals, 1980).

El anterior recuento demuestra la permanencia del contrabando y el empoderamiento de los comerciantes momposinos quienes irónicamente desempeñaban un doble papel, pues hacían parte del andamiaje administrativo colonial y a su vez organizaban emporios comerciales con los cuales pudieran matizar sus actividades ilegales. Algunos ejemplos de estos personajes paradigmáticos se presentan a continuación.

MARQUESES, HACENDADOS, COMERCIANTES Y FUNCIONARIOS REALES

El primer Marqués de Santa Coa, Juan Bautista de Mier y la Torre, fue alcalde de Mompox, ostentaba el título de capitán posteriormente se convirtió en uno de los primeros oficiales reales de la Caja Real de la villa hasta 1735. Tomó la casa ribereña de su mujer como Real Contaduría, adonde llegaban y se guardaban las mercancías del comercio del reino, incluyendo el oro y la plata, que se debían presentar en su oficina. Para facilitar la llegada de las canoas y el control de bultos, el Marqués modificó la albarrada para que su propiedad tuviera acceso y control directo a las embarcaciones que pasaban por Mompox (Fals, 1980).

"Llegamos pues a Mompós, que es una buena Villa muy grande, que tendrá de 4 a 5 mil criaturas de todo género: españoles, blancos, criollos, mestizos, negros, etc. [...] nos avió el marqués de Santa Coa con dos canoas las más grandes del río, que a la mayor la llamaban El Gran Diablo, y era menester 30 indios bogadores para menearlo; [...] De Mompós hay comercio por dicho río al pueblo, que son indios ya católicos. Allí lo que llevan son vino, aguardiente, tabaco, azúcar y ropa de España, y lo más se cambalacha con perlas. Yo he visto bastantes y son muy finas y bastante gruesas. Me contó don Antonio que en años anteriores fue un chapetón allá con vino, aguardiente y tabaco, y armó su tienda" (Santa Gertrudis, 1970: 100)

Uno de sus herederos Don Joseph Fernando de Mier y Guerra junto con Julián de Trespacios crearon grandes hatos ganaderos en cercanías de Mompox. Sus haciendas eran *Santa Bárbara de las Cabezas*, en el Paso del Adelantado, *El Tabacal*, en jurisdicción de Pueblo Nuevo, la de *Santa Coa* en jurisdicción de Mompox, la de *San Andrés de Buenavista o las Monjas* en jurisdicción de San Benito Abad, *Las Mojarras* y *La Candelaria* en la villa de San Benito Abad. Cada una de estas haciendas contaba además con un número considerable de esclavos, ganados y herramientas. Las haciendas ganaderas estaban situadas estratégicamente para socorrer a Cartagena de Indias en cualquier tiempo, lo cual significaba una ventaja sobre otros ganaderos. Además de carne producían zurroneos de sebo, vejigas de manteca, quesos, cueros, cachos, sebo, hierro viejo, cueros de novillos, cueros de vaca, maíz, arroz, aceite de higuera, se fabricaban ladrillos y se producía cal (Daza, 2009).

Los sitios donde se emplazaban las haciendas sugieren que algunas de sus tierras tenían una característica adicional importante, eran paso obligado del mismo comercio ilícito que por aquellos días entraba por Riohacha y subía por el río Ranchería al Cesar, o por el antiguo y descuidado camino de la Ramada; por el nombrado Paso del Adelantado, y dentro del Hato de las Cabezas, la ruta del contrabando pasaba de la vía acuática a la terrestre, para evitar la interferencia de la Guardia Real flotante del río Magdalena (Fals, 1980).

Sumado a las haciendas, el marquesado poseía en la villa de Mompox tiendas y en sus viviendas, también guardaba un gran número de productos como herramientas (almocafres³⁰ y machetillos), frasqueras y botijuelas vacías, locería asociada al comercio de aceites, aguardientes y vajillas de arcilla que circulaban en canoas o recuas de mulas por las provincias del Caribe (Daza, 2009).

Para captar completamente el mercado de comerciantes que debían transportarse por el río Magdalena, el segundo Marqués de Santa Coa formó en 1750 con el capitán Don Manuel Polo en la villa de Tenerife una compañía de canoas. Posteriormente, como consecuencia de ello y dado su control sobre el comercio, el marquesado tuvo a su cargo múltiples embarcaciones y una ramada cercana al poblado la cual funcionó como astillero donde se contaba con una numerosa mano de obra. Algunos documentos de 1766 sugieren que las bogas tenían grandes deudas con el marquesado, posiblemente como una estrategia del Marqués para retener la mano de obra.

30. Instrumento que sirve para escardar y limpiar la tierra de malas hierbas, y para trasplantar plantas pequeñas (RAE, 1992).

Otro campo de adquisición de recursos económicos estaba representado en las minas, las cuales estaban ubicadas en la jurisdicción de Mompox, Ayapel, Cáceres, Simití y Tadó. En estos centros mineros el abastecimiento era asumido por los productos que se hacían en las haciendas y estancias del marquesado en productos como carne, panela, azúcar, aguardiente, jabón, cerdo, plátanos, sal y suministrando además del personal que trabajaba en las minas representado especialmente por los esclavos.

De hecho, las relaciones del marquesado sobrepasaban la escala interprovincial; por ejemplo, en el Chocó, el administrador de sus minas en Tadó se encargó de la comunicación con los clientes de Quito y Lima, despachando mensajeros nativos con mensajes y productos. Los alcances de los negocios de los miembros del marquesado, permitieron una relación con los comerciantes de España residentes en Cartagena. Así mismo, manejaron inversiones de capitales ajenos y se convirtieron en grandes comerciantes de cacao, además comerciaban activamente con la Casa Von Behic y Compañía, empresa francesa radicada en Cádiz (Daza, 2009).

El capital que tenía este grupo se representó en dinero prestado a manera de vales, contando como garante los lazos familiares, registrando en el libro de contabilidad los familiares del deudor. La forma común de pago entre comerciantes era la letra de cambio, un vale que servía como circulante para el comercio interno. Otra forma de recibir pagos, fue la recepción en especie de productos como mieles para la fábrica de aguardiente.

Las actividades de los marqueses de Santa Coa son un claro ejemplo de que la importancia comercial de Mompox no sólo dependía del azar del río y su dependencia de Cartagena. Los recursos acumulados por estas élites de comerciantes se lograron gracias a estrategias comerciales muy elaboradas, donde no se daba espacio para tener fuga de capital y donde el radio comercial desbordaba los límites de la villa, la provincia y el continente.

Los miembros de los marquesados de Santa Coa, así como los del marquesado de Torre de Hoyos, quienes también hacían parte de la élite de Mompox, además de sus relaciones comerciales, permeaban las instituciones locales como el Cabildo y el Consulado de la villa. Por su influencia lograron interferir en las determinaciones que se emitían en Cartagena sobre el comercio, específicamente en el abastecimiento de carnes. Por ejemplo, Don Joseph Fernando Mier y Guerra, como parte del marquesado de Santa

Coa, en 1764 obtuvo el privilegio de abastecer de carne entre los meses de agosto a octubre la plaza de Cartagena (Daza, 2009). Por otra parte, en el año de 1797, el Marqués de Torre de Hoyos haciendo uso de su poder, debido a que ostentaba el cargo de Alférez del cabildo, manipuló la elección de los dos alcaldes ordinarios de la villa, induciendo a otros oficiales a venir de las localidades vecinas con el fin de participar en la elección del poblado y, ofrecía como vacantes algunos puestos vendibles no confirmados, los que entregaba posteriormente según su conveniencia (Garrido, 1993).

SIGLO XIX. EL FIN DEL EMPORIO Y EL ESTANCAMIENTO COMERCIAL DE LA VILLA

Para el siglo XIX se cuenta con diversas fuentes gráficas e históricas sobre Mompox que representan los últimos momentos de auge comercial y la posterior decadencia del puerto. No se debe perder de vista, tampoco, que, a comienzos de este siglo en gran parte de los territorios americanos, se gestaron las declaratorias de independencia y Mompox fue la primera población del territorio neogranadino en declarar su autonomía absoluta de Cartagena, del virreinato y de la monarquía española. Tal decisión se tomó con base el desarrollo comercial adquirido durante el siglo XVIII en el puerto, así como la presencia de fuertes élites comerciales en la villa.

En Mompox una consecuencia colateral de las gestas independentistas, la retoma española y las guerras civiles posteriores ocurridas durante el primer tercio del siglo XIX, fue un importante proceso de migración, incluyendo la de su élite comercial, la cual se desplazó hacia poblaciones aledañas, lo que conllevó al abandono de las actividades agropecuarias regionales.

Para completar este desalentador escenario, un cambio en el cauce del río Magdalena y la implementación de la navegación a vapor en dicho río, produjo que el puerto quedara relegado del nuevo desarrollo comercial de la naciente República. El puerto de Magangué (actual departamento de Bolívar) se convirtió en el epicentro económico de la región (Arquez y Peñas, 1994) y, como había ocurrido con Santa Cruz de Mompox en su momento, este lugar contaba con todas las condiciones y ventajas para ser un sitio obligado de paradas de mercancías y pasajeros. Además, pudo adecuarse rápidamente a las nuevas condiciones comerciales “republicanas”.

Aun con todo lo anterior, en el año de 1801 el geógrafo y naturalista alemán, Alexander Von Humboldt, relató datos interesantes sobre Mompox, que ratificaban la importancia comercial del poblado para los primeros años del siglo XIX:

“[...] era el sitio de depósito de las importaciones hechas a través de los puertos de Cartagena y Santa Marta, este último puerto contaba con grandes privilegios pues podía introducir mercancías procedentes de Jamaica y Curazao. En tiempo de paz navegaban por el Magdalena entre 50 a 60 champanes y botes con 80 y 100 cargas y sus dueños vivían por lo regular en Mompox y los alquilaban” (en Noguera, 1980: 159).

De otra parte, Don José Ignacio de Pombo (en Melo, 1986: 114), quién fue un importante analista económico neogranadino, además de hacer alusión al contrabando y ratificar el rol de Mompox en esta actividad, señaló con base en los asientos de la aduana para 1802 y 1803, que en el puerto fluvial y en general para todo el virreinato, los bienes provenientes de la metrópoli resultaban más costosos que los géneros extranjeros con respecto al valor de los productos exportados e importados por el puerto de Cartagena de Indias. Además, informó que el número de buques procedentes de la península hacia Cartagena de Indias durante los dos años referidos, apenas alcanzaba las 12 embarcaciones, mientras que los barcos que partían del mismo puerto hacia Europa fueron 65.

Dada la prosperidad de las actividades comerciales en la villa, sus autoridades y grupos de élite, constantemente reclamaron a la corona española contar con un gobierno autónomo del de Cartagena de Indias. Por ejemplo, en 1805, el cabildo de Mompox solicitó al monarca español que le reconociese al poblado su gobierno político y militar, el título de ciudad y que, si instituyese en ésta, un obispado independiente del de Cartagena. Sin embargo, dichos requerimientos fueron denegadas. Era claro que los comerciantes momposinos estaban particularmente interesados en obtener la autonomía de la villa ya que esto no sólo abría la posibilidad para realizar comercio exterior directamente, sino que a la vez permitía realizar controlar mejor las actividades de contrabando. Los roces con Cartagena de Indias tuvieron su punto más álgido durante la guerra civil del periodo denominado en la historiografía colombiana como la *Patria Boba* (1810-1815).

En el ámbito local también se presentaron varios enfrentamientos entre las élites locales y sus habitantes. Un ejemplo claro de esta ruptura es

el de la Marquesa de Torres de Hoyos, casada con un oficial español, quién durante el periodo independentista apoyó la causa realista, mientras que el cabildo declaró formalmente la independencia el 6 de agosto de 1810 y los ciudadanos ordinarios se comprometieron con la guerra (Garrido, 1993).

Las dinámicas locales de los procesos emancipatorios, que sin duda tuvieron impacto en la dinámica comercial de la villa, dejarían huella en la mirada de los viajeros posteriores. Junto con el cambio del nivel del brazo de Loba y los conflictos entre Mompo y Cartagena, sumado al arribo de Pablo Morillo y su jornada de pacificación, la decadencia de Mompo fue reportada por el comandante militar y político de la villa, Don Valentín Campani en 1816:

"[...] El Comercio fue floreciente en esta Villa aqun su localidad da ventajas bien conocidas para el; mas en la actualidad se halla casi en inacción. Las causas de esto a mi ver son la falta de caudales que han desaparecido durante la revolución: La decadencia notable del vecindario que hacia entonces se empadronaba hasta el numero de 18000 y actualmente esta reducido al que manifiesta el estado adjunto [6455 habitantes]. La escasa de bogas, y buques por estar empleados los mas en comboyes del ejercito y otras atenciones del Real Servicio no siendo pocos los hombres que huyendo de el andasen errantes por los montes. La ninguna venida de las frutas del interior la falta de trafico con las tierras de oro, Zaragoza, Cáceres, Guamocó y principalmente con la primera incendiada dos veces por los rebeldes [...]" (AGN. Archivo Anexo, Asuntos Importantes, T. 3 f. 187-188).

Del reporte de Campani se destaca la gran reducción del número de pobladores, mayor al 60%, el estancamiento de la circulación de embarcaciones por el río Magdalena y la falta de comunicación con los centros mineros circunvecinos. Lo anterior puede deberse, en parte, al plan estratégico de retoma de Morillo que contemplaba el control absoluto de la arteria fluvial del Magdalena. Para ello, encomendó al brigadier Don Pablo Ruiz de Porras para que ubicara en Mompo el centro de operaciones encargado de controlar el flujo por los ríos y ciénagas. Otro relato que da cuenta de los funestos desastres de la guerra pacificadora en el puerto, corresponde al relato de un militar inglés en su misión confidencial realizada en 1819:

"[...] sus calles principales fueron destruidas. Solo quedaron en pie las calles del centro y a cada paso se veían las ruinas de los que habían sido hermosos edificios; con igual saña, derivaron varias iglesias [...] al arrasar los españoles la ciudad

casi nada quedo de aquella antigua y hermosa tierra como tampoco de la ciudad”
(Anónimo, [1819] en Noguera, 1980: 206).

Para finales del siglo XIX Mompox ya no era un punto de confluencia de rutas comerciales y su aislamiento físico, que había sido utilizado muy provechosamente en el periodo colonial para actividades comerciales, especialmente las de contrabando, fue durante la República la razón determinante para señalar las deficiencias portuarias de la villa. Un poblado que posee el rol de puerto y eje comercial de una gran región, no puede tener problemas de interconexión con sus áreas de influencia.

Por más de 250 años el río Magdalena había sido el principal aliado y enemigo de los habitantes de Mompox. Aliado, porque permitió una fundación temprana, como punto obligado para ingresar al territorio de *Tierra Firme* y facilitó el desarrollo económico de sus comerciantes. Enemigo, por las anuales inundaciones que sufría el puerto y por haber sido escogido como centro de operaciones durante la campaña de reconquista española. También porque en el momento menos esperado, debido a un fenómeno geográfico común en los ríos de llanura, cambió su cauce y sus fuerzas hacia el brazo de Loba (Acevedo, 1981; Gómez, 1983), dejando relegada la villa de los nuevos desarrollos económicos de la Nación colombiana.

Cuando se estableció y quedó regularizada la navegación a vapor entre Barranquilla y Honda, dejó de ser Mompox estación obligada debido a la poca navegabilidad que estas embarcaciones tenían por el brazo de Mompox. Así, fue como quedó la villa aislada de los beneficios que podría traer la navegación a vapor y no tuvo forma de comunicarse con los nuevos puertos de la zona como Magangué, Plato, La Gloria y Gamarra.

3. TRÁNSITO DE PRODUCTOS Y REDES COMERCIALES COLONIALES. EL REGISTRO HISTÓRICO

Con el fin de consolidar la información referente a productos comerciales coloniales que arribaban o salían de Mompo y para determinar así sus posibles correlatos arqueológicos se consultó y analizó un grupo diverso de fuentes documentales.

LAS FUENTES SECUNDARIAS Y FUENTES IMPRESAS

Dado el gran interés de académicos por la región Caribe colombiana, el valle del río Magdalena y Mompo como puerto interno, se logró compilar un número considerable de trabajos académicos de carácter histórico - económico, que contenían información variada sobre el comercio y la circulación de productos en esta región en diferentes momentos históricos. Sin embargo, al indagar en los textos por los productos comerciales y algunos factores definitivos para comprender el rol comercial de Santa Cruz de Mompo, las referencias resultaron muy ambiguas, generales y circulares. Varios autores destacan la circulación de un gran número de productos y aunque algunas veces refieren el lugar de donde obtienen el dato que reseñan, en la mayoría de los casos, la fuente corresponde a otro documento académico y, cuando se indaga en la “fuente originaria” resulta que el autor se remite a otro nuevo autor.³¹

De otra parte, es pertinente resaltar que, en algunos estudios al analizar un producto en particular, se han inferido datos sobre las características de Mompo frente a otros focos comerciales del Nuevo Reino de Granada,

31. Por ejemplo y sin el propósito de descalificar una de las obras de historia más importante para la región lograda por Orlando Fals Borda (1987), en su trabajo no se publican las referencias de algunos de sus datos. Otros autores que referencian la obra de Fals Borda como su fuente principal, tampoco reparan en la obtención de las fuentes y se limitan a replicar su trabajo. De tal modo que el ejercicio de remitirse a las fuentes primarias resulta una tarea que genera pocos resultados positivos.

caso especial del trabajo realizado sobre la venta de esclavos en Mompox, Santafé y Mariquita para el siglo XVII (Valencia, 2003).

Otra de la documentación histórica que se empleó y referenció corresponde a las fuentes impresas. Entre éstas se cuentan los relatos de viajeros (Simón [1627]; Santa Gertrudis [1775]; Humboldt, [1801]) y documentos publicados de los informes elaborados por algunos funcionarios coloniales como García [1776] en Bell, 1987; Manso [1729] en Colmenares: 1989 I; De Pombo [1800] en Melo, 1986 y [1807] [1810] en Ortiz, 1965). Estos textos brindaron información sobre los escenarios específicos de circulación de mercancías, trayectos que confluían en la villa, características del comercio y problemas como el contrabando.

Las referencias circulares y los vacíos de información en algunas de las fuentes utilizadas produjeron que no se contara con la misma calidad de información para todos los productos referenciados e imposibilitó, además, la correcta sistematización de datos sobre materiales o productos asociados a los bienes comerciales, personas involucradas en la comercialización, fechas o épocas del año de producción, demanda de bienes o alimentos, unidades de medida, pesos y precios. No obstante, la consulta de fuentes permitió construir una tabla de productos comerciales (Tabla 4), en la que consolidó para cada bien comercial: su Naturaleza = Orgánica (O) e Inorgánica (I); su Procedencia = África (AF); América (AM); Asia (AS); Europa (E) y Oceanía (OC); el Tipo de Comercio en el que circulaba = Intercontinental (IC), Interprovincial (IP), Local (L); y la fuente de donde se obtuvo el dato del producto = Fuente Primaria (P); Fuente Secundaria (S); Fuente Impresa (I).

De esta forma el ejercicio de revisión de fuentes arrojó un total de 140 productos comerciales. Varios datos cuantitativos pueden derivarse de la tabla de productos efectuada. La mayoría de éstos fueron clasificados como orgánicos (112 productos = 80 %) y, por lo tanto, en términos arqueológicos se proyectaba que muchos de estos elementos podían no encontrarse conservados en los depósitos arqueológicos a intervenir en la investigación, por su condición de bienes perecederos. Respecto a los productos inorgánicos (28 productos = 20 %), se puede notar que algunos están ligados a la extracción de metales como el oro, la plata, el platino, el cobre, pero también están asociados a productos de la vida cotidiana como lozas, clavos, cristales y alfarería de producción local, aunque se debe resaltar que a muchos de ellos fue difícil atribuirles áreas específicas de procedencia y el tipo de comercio en el que circulaban por poseer características de bienes cambiables.

En cuanto a la procedencia, los datos indican que la mayoría de productos son del continente americano (77 productos = 55%), en segundo lugar, están los productos europeos (56 productos = 40%) y luego el continente asiático (5 productos = 3,57%) del que sólo se referencia canela, lozas, tamarindo, pimienta y menjuí.³² Vale la pena reseñar los esclavos, como el único el producto procedente del continente africano (0,71%) y la cebolla de Oceanía (0,71%).

Aunque a cada producto se le asignó al menos una categoría de los tres tipos de comercio que se definieron en esta investigación, no fue posible generar una clara diferencia entre dichos tráficos comerciales. No obstante, el comercio Interprovincial (97,85%) y Local (93,57%) poseen porcentajes más altos respecto al Intercontinental (73,57%), datos que son acordes a las dinámicas comerciales del periodo colonial y que demuestran la importancia de los comercios internos y de menor escala en las colonias.

Referente a las fuentes de donde se localizó información sobre productos comerciales coloniales, es interesante observar cómo las fuentes secundarias e impresas poseen los mismos valores en cuanto a número de productos referenciados (82 elementos = 58,57%), sin embargo, varios productos sólo fueron ubicados en las fuentes impresas y viceversa y por lo tanto no existe una complementariedad total entre lo que registran los historiadores y lo que describen las fuentes.

De hecho, en la tabla elaborada se observa una marcada diferencia en los productos que fueron obtenidos a través de la revisión de fuentes primarias en el Archivo General de la Nación, correspondientes a guías y despachos comerciales del puerto de Mompox de la década de 1710 a 1720³³, ya que permitió localizar 27 (19,28%) productos que no se hallaban reseñados ni por historiadores, ni por las fuentes impresas, en un periodo no mayor a 3 años. Se podría plantear entonces que muchos historiadores que han descrito productos comerciales coloniales no han utilizado las fuentes documentales correctas para sustentar sus datos. También que los registros comerciales como los utilizados en esta investigación, señalan que el tipo de productos comercializados durante la colonia es mucho más numeroso y diverso de lo que generalmente se ha publicado.

32. También conocida como Benjuí.

33. Sobre estos documentos históricos se profundizará en su análisis en líneas posteriores y, en los anexos 1, 2, 3 y 4 del volumen de Anexos, se presentan las tablas con sus datos sistematizados.

Tabla 4. Productos comerciales sistematizados

PRODUCTO	NATURALEZA		PROCEDENCIA					TIPO DE COMERCIO			FUENTES		
	I	O	AF	AM	AS	E	OC	IC	IP	L	P	S	I
Aceite		X				X		X	X	X	X	X	
Aceite de maría		X		X				X	X	X		X	
Aceites de palo		X		X				X	X	X		X	
Aceitunas		X				X		X	X	X		X	
Acero	X					X		X	X	X	X		
Agua de azalón		X				X		X	X	X	X		
Aguardiente		X		X		X		X	X	X	X	X	X
Aguardiente de la tierra		X		X					X	X	X		
Ajos		X		X					X	X			X
Alcaparras		X				X		X	X	X	X		
Alfarería vidriada de Mompox	X			X						X		X	X
Algodón		X		X				X	X	X			X
Almendras		X				X		X	X	X	X	X	
Alpargatas		X		X					X	X			X
Anís		X				X		X	X	X		X	
Añil		X		X				X	X	X		X	X
Astas de buey		X		X				X	X	X		X	X
Azogue	X			X					X	X	X		
Azúcar		X		X				X	X	X		X	X
Bálsamo		X		X				X	X	X			X
Bálsamo de Tolú		X		X				X	X	X		X	
Bayetas		X				X		X	X	X	X		
Bejuquillo		X		X				X	X	X		X	
Bizcochos		X		X					X	X			X
Brasilete		X		X				X	X	X			X
Breña hamburguesa		X				X		X	X	X			X

PRODUCTO	NATURALEZA		PROCEDENCIA					TIPO DE COMERCIO			FUENTES		
	I	O	AF	AM	AS	E	OC	IC	IP	L	P	S	I
Cacao		X		X				X	X	X	X	X	X
Café		X		X				X	X	X		X	
Cajoncillos de caldos		X				X		X	X	X			X
Cajones de herraje	X					X		X	X	X		X	
Calcetas		X				X		X	X	X		X	
Canela y panes de canela		X			X	X		X	X	X	X		X
Caoba		X		X				X	X	X		X	
Carey		X		X				X	X	X		X	
Cartaniano		X				X		X			X		
Carne salada		X		X					X	X	X		
Cebo		X		X					X	X	X		
Cebolla		X		X			X		X	X		X	
Cera		X				X		X	X	X	X		
Cerdo		X		X					X	X	X		
Cerraduras	X					X		X	X	X		X	
Ciruelas		X				X		X	X	X		X	
Clavazón	X					X		X	X	X	X	X	
Clavos de comer		X				X		X	X	X	X		
Cochinilla		X		X				X	X	X		X	X
Cocos		X		X				X	X	X		X	
Colaciones		X		X					X	X			X
Conchas		X		X				X	X	X		X	
Conserva de guayaba		X		X					X	X			X
Cordobanes		X		X				X	X	X		X	
Cristales	X					X		X	X	X		X	
Cueros al pelo		X		X				X	X	X		X	
Dulce de guayaba		X		X					X	X		X	
Esclavos		X	X					X	X	X	X	X	

PRODUCTO	NATURALEZA		PROCEDENCIA					TIPO DE COMERCIO			FUENTES		
	I	O	AF	AM	AS	E	OC	IC	IP	L	P	S	I
Escopetas	X					X		X	X	X		X	X
Esmeraldas	X			X				X	X			X	X
Espadas	X					X		X	X	X	X		
Espejitos	X					X		X	X	X	X	X	X
Esteras de Mompox		X		X					X	X		X	
Esteras Chingalé		X		X					X	X		X	
Fideos		X				X		X	X	X		X	
Fierro o Hierro	X					X		X	X	X	X	X	X
Frazadas		X		X					X	X		X	
Galletas		X				X		X	X	X		X	
Ganado		X		X					X	X	X	X	
Ganado cimarrón		X		X					X	X		X	
Garbanzos		X		X					X	X			X
Gaviones arpillados y toscos	X					X		X	X			X	
Harina		X		X					X	X		X	X
Higos de Cádiz		X				X		X	X	X		X	
Hoja de lata	X					X		X	X		X		
Incienso		X				X		X	X	X	X		
Jabón		X				X		X	X	X		X	X
Láminas y listones dorados	X					X		X	X	X		X	X
Lana		X		X					X	X			X
Libros		X				X		X	X	X	X		
Locería	X				X	X		X	X	X		X	
Lombricera		X		X				X	X	X		X	
Losa de Cartagena	X			X					X	X	X		
Maderas		X		X				X	X	X		X	
Mahonés		X				X		X	X	X			X
Maíz		X		X					X	X		X	

PRODUCTO	NATURALEZA		PROCEDENCIA					TIPO DE COMERCIO			FUENTES		
	I	O	AF	AM	AS	E	OC	IC	IP	L	P	S	I
Manatí		X		X					X	X		X	X
Mantas de algodón		X		X					X	X			X
Manteca		X		X					X	X		X	
Manufacturas	X					X		X	X	X		X	
Menjui		X			X			X	X	X	X		
Mercaderías		X				X		X	X	X	X	X	X
Mercerías		X				X		X	X	X	X	X	X
Mercerías alucema		X				X		X	X	X	X		
Miel		X		X				X	X	X		X	X
Monedas falsas	X			X					X	X	X		
Móratele		X		X				X	X	X	X		
Muselinas		X				X		X	X	X			X
Oro	X			X				X	X		X	X	X
Panela		X		X				X	X	X		X	
Papel		X				X		X	X	X	X	X	X
Papel blanco pintado de Málaga		X				X		X	X	X		X	
Pasas		X				X		X	X	X	X	X	
Peces (Doncellas)		X		X					X	X			X
Peltre	X					X		X	X	X	X		
Perlas		X		X						X			X
Perniles y jamones		X		X					X	X			X
Pescado		X		X					X	X	X	X	
Pieles		X				X		X	X	X		X	
Pieza de platilla		X				X		X	X	X			X
Piezas de coleta de Castilla		X				X		X	X		X	X	
Pimienta		X			X			X	X	X	X		X
Pimienta de Tabasco		X		X		X		X	X	X	X		
Plata	X			X				X	X	X	X	X	

PRODUCTO	NATURALEZA		PROCEDENCIA					TIPO DE COMERCIO			FUENTES		
	I	O	AF	AM	AS	E	OC	IC	IP	L	P	S	I
Platino	X			X				X	X				X
Pólvora	X					X		X	X	X	X		
Polvoranta de Tabasco		X		X					X		X		
Pomada		X				X		X	X	X		X	
Queso		X		X				X	X	X		X	X
Quesos al pelo		X		X				X	X	X			X
Quina		X		X				X	X	X	X	X	X
Raicilla o ipecacuana		X		X				X	X	X		X	X
Resinas de caraña		X		X				X	X	X		X	
Romanas	X					X		X	X				X
Ropa		X				X		X	X	X	X	X	X
Sables	X					X		X	X	X			X
Sal	X			X					X	X	X	X	X
Semillas		X				X		X	X	X		X	
Sombreros		X		X					X	X		X	
Sombreros de paja		X		X					X	X			X
Sombreros de exportación		X				X		X	X	X	X		
Tabaco		X		X				X	X	X	X	X	X
Tamarindo		X		X	X			X	X	X	X		
Tejidos de España		X				X		X	X	X	X	X	X
Tiza		X		X				X	X	X	X		
Trigo		X		X					X	X			X
Uva		X				X		X	X	X		X	
Vainilla		X		X				X	X	X		X	
Velas		X		X					X	X			X
Vidrios	X					X		X	X	X	X		
Vinagre		X				X		X	X	X			X
Vino		X				X		X	X	X	X	X	X
Zapatos		X				X		X	X	X		X	

PRODUCTO	NATURALEZA		PROCEDENCIA					TIPO DE COMERCIO			FUENTES		
	I	O	AF	AM	AS	E	OC	IC	IP	L	P	S	I
Zarzaparrilla		X		X				X	X	X		X	X
TOTAL	28	112	1	77	5	56	1	103	137	131	54	82	82
PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE PRODUCTOS (140)	20%	80%	0,71%	55%	3,57%	40%	0,71%	73,57%	97,85%	93,57%	38,57%	58,57%	58,57%

Fuente: Construcción propia a partir del ejercicio de consulta de fuentes históricas desarrollado

PRODUCTOS DEL COMERCIO INTERCONTINENTAL

Los *frutos de la tierra*, término con los que fueron designados muchos de los artículos originarios de las colonias de ultramar del imperio español, fueron aquellos que por sus cualidades o por los procesos realizados para mantener su conservación permitieron su traslado a la metrópoli. Así mismo, se encuentran muchas plantas usadas con fines medicinales. El ganado en pie no era un producto que se exportara hacia la metrópoli, pero el tratamiento de ciertos productos como los cueros y cordobanes fueron géneros con gran demanda.

Entre los productos alimenticios traídos al continente americano para suplir las demandas de la población española se encuentran las aceitunas, alcaparras, el ajo, almendras, anís, la caña de azúcar y sus productos derivados, el café, la canela, la cebolla, ciruelas, clavos comestibles, fideos, garbanzos, higos, trigo, el menjuí, pernils, jamones, pimienta, tamarindo, uva y vino. Con respecto a otros licores, el aguardiente se clasificó como producto de comercio intercontinental y local, ya fuera producido en Europa o producido por los estancos reales en América. Estos productos no sólo cambiaron los gustos del paladar, sino que también introdujeron nuevas formas de trabajo en las colonias insulares y continentales.

PRODUCTOS DEL COMERCIO INTERPROVINCIAL

Bajo esta categoría se incluyeron productos y alimentos americanos además de los géneros foráneos de la escala anterior. En los productos específicos de esta esfera se pueden incluir la loza de Cartagena de Indias (la cual llegó a ser distribuida hasta la capital neogranadina), el azogue, los bizcochos, carnes saladas de Buenos Aires, cebo, cebollas, la harina, las especias producidas

en otras colonias americanas como la polvoranta de Tabasco y sal. Algunos de estos productos, al circular y tener una amplia demanda permitieron que los poblados y los habitantes de las provincias americanas dinamizaran y afianzarán el comercio interno.

PRODUCTOS DEL COMERCIO LOCAL

Hace referencia a los productos que se encontraban en la región y que por su necesidad de conservación o dificultad de transporte pertenecían a una escala local. Algunos de estos géneros fueron el ganado cimarrón en pie, los cerdos, manatíes y los peces doncella que se enviaban de Mompo para abastecer a Cartagena. También hacen parte de este tipo de comercio las conservas, dulces, bizcochos, colaciones, quesos, garbanzos, habas, ajos y dulces de guayaba.

Entre otros productos manufacturados de producción y consumo local se encuentran la alfarería vidriada de Mompo, las esteras de Chingalé, alpargates, sombreros de paja, mantas de algodón, elementos que fueron producidos para el consumo de las diferentes capas sociales que se hallaban en la región y para ser enviados a otras poblaciones aledañas.

LAS FUENTES PRIMARIAS. GUÍAS Y DESPACHOS COMERCIALES DE MOMPO

Con el fin de localizar fuentes primarias que dieran cuenta del comercio que se realizaba en el puerto de Santa Cruz de Mompo durante el periodo colonial, se indagó en el acervo documental del Archivo General de la Nación de Bogotá, documentación que de una u otra forma hicieran alusión a la villa de Mompo. Sea este el momento para reconocer que aun cuando se esperaba localizar manuscritos en el Archivo Histórico de Mompo (en adelante AHM), en especial los registros de las cajas reales del puerto, tal logró no se materializó.³⁴

34. Las cajas reales son los soportes que dan cuenta de todo el comercio oficial que entró y/o salió de un poblado durante el periodo colonial. Según Valencia Villa (2003), una copia de algunos de los registros de las cajas reales de Mompo del siglo XVII se encuentra ubicados en el AHM, aseveración que también es registrada por Arquez Van Strahlen (1994: 48) quien destaca además que varias copias son ilegibles. Durante el trabajo de campo se intentó acceder a esta documentación, pero dadas las carencias del AHM en cuanto a la disponibilidad de zonas, horarios e instrumentos de consulta como catálogos, esta fuente no pudo ser consultada. Otros investigadores como Vidal (1997) y Daza (2009:35) también han reseñado la limitación del acceso y consulta de los fondos documentales de Mompos.

Una primera búsqueda de documentación en el AGN arrojó un resultado de al menos 1.100 registros vinculados a Mompox. Entre la documentación se incluían algunas referencias a material cartográfico como mapas y planos, procesos judiciales, documentos personales de habitantes del puerto o comunicaciones emitidas desde la villa.

A ese gran lote de información se le realizó un primer filtro para ubicar sólo la documentación que hiciera referencia al comercio colonial, más allá de un registro de productos comerciales y de nombres de comerciantes. Aunque este filtro redujo notablemente la cantidad de documentación útil a la investigación, alrededor de 500 registros, fue necesario realizar un nuevo tamiz. Las palabras claves utilizadas para reducir el universo de datos fueron: *embarcaciones, monedas, adecuación del puerto, construcción de murallas, mercancías, administración de comercio, guías y despachos*, dando como resultado un registro de 150 manuscritos.

En este nuevo *corpus* de fuentes se realizó una búsqueda aleatoria basada en una revisión de al menos un manuscrito de cada clase de documentos, con el fin de conocer de primera mano el tipo de información que contenían los escritos. Producto de esta consulta se decidió que los manuscritos referenciados en los catálogos del AGN como *Guías* eran las fuentes más relevantes para analizar el comercio de Mompox. La razón de ello respondía a que en estos manuscritos se da cuenta del origen y destino de las mercancías, las cantidades de mercancía transportada, las embarcaciones, los pilotos, la tripulación, los pasajeros, los comerciantes, los tiempos, los impuestos y los puertos comerciales (Tabla 5).

Tabla 5. Registros comerciales utilizados en la investigación

Año(s) según descripción del catálogo del AGN	Fechas reales encontradas en el documento	No. de guías, despachos y/o tomas de razón registradas en el documento	Descripción del documento en catálogo del AGN	Ubicación del documento en el AGN
1671	1708	La mitad de una guía	Guía para transportar mercancías de Mompós	Fondo: Miscelánea, Legajo 71, Folios 716-720. El documento consta solo del folio 719.

Año(s) según descripción del catálogo del AGN	Fechas reales encontradas en el documento	No. de guías, despachos y/o tomas de razón registradas en el documento	Descripción del documento en catálogo del AGN	Ubicación del documento en el AGN
1708	1708	No son guías ni despachos, sino encomiendas de Honda, Ibagué, Girón y Popayán	Guías expedidas en Mompós para el transporte de mercancías a la villa de Honda, con destino a las personas que se expresan, previos al cobro del derecho de avería	Fondo: Miscelánea, Legajo 105, Folios 196-198
1709	1709 - 1710	4 guías	Guía para transporte de mercancías de Mompós a Honda	Fondo: Miscelánea, Legajo 112, Folios 436-445.
1709	1710	1 guía, 2 despachos	Guías para transportar mercaderías desde Mompós a Honda	Fondo: Miscelánea, Legajo 112, Folios 566-569. El documento es sólo el folio 569.
1709	1709 - 1710	1 guía	Guía del consulado del comercio para introducir de Cartagena a Mompós mercaderías adquiridas por D. Toribio Fernández de Obeso	Fondo: Miscelánea, Legajo 56, Folios 12-13
1709	1709	2 guías, 2 despachos	Guías del consulado de comercio de Mompós en favor de D. José de Mier y del capitán D. Isidro Dionisio	Fondo: Miscelánea, Legajo 61, Folios 131-135. El folio 133 pertenece a otro tema
1710	1709	1 guía	Guías del consulado de comercio de Mompós a favor de varios individuos para introducción de mercancías	Fondo: Miscelánea, Legajo 56, Folios 38-47
1710-1712	1710-1712	63 guías, 126 despachos	Libro de guías y despachos del consulado de comercio de Mompós	Fondo: Consulados, Legajo 5, Folios 191-287
1714	1714	69 tomas de razón	Guías de tabacos, expedidas en Cartagena, Mompós y Honda. El documento es un cuaderno donde toman la razón de los despachos y guías de las cargas que vienen de abajo en este año de 1714	Fondo: Aduanas, Legajo 25, Folios 56-64

Año(s) según descripción del catálogo del AGN	Fechas reales encontradas en el documento	No. de guías, despachos y/o tomas de razón registradas en el documento	Descripción del documento en catálogo del AGN	Ubicación del documento en el AGN
1719-1720	1719-1720	92 guías, 96 despachos	MOMPÓS. Guías expedidas para las embarcaciones que navegaban en el río Magdalena, tocando en varios puertos de dicho río	Fondo: Aduanas, Legajo 1, Folios 57-216
1794	1794	Consulta de Francisco Urquinaona al Tribunal de Cuentas sobre el modo de cobrar las deudas de las guías de Mompox y Cartagena	Urquinaona, Francisco Ignacio, su relación de Guías de comercio registradas en Honda, del comercio con Cartagena y Mompós	Fondo: Aduanas, Legajo 1, Folios 441-442
1809	1713	1 guía	Guía del consulado para transportar mercancías, desde Mompós a Honda de las cuales hizo manifestación don José Martínez de la Torre	Fondo: Miscelánea, Legajo 80, Folios 799-806. El documento consta sólo del folio 799 - 801.
1712-1813?	1712	1 guía	Guía de la comisaria del consulado de Mompós con despacho de cargas de Honda a Santafé a cargo de don José Pérez	Fondo: Miscelánea, Legajo 71, Folios 419-423

Fuente: Construcción propia a partir del ejercicio de consulta de fuentes primarias desarrollado

Estos registros históricos fueron expedidos por autoridades españolas para controlar las embarcaciones que transportaban mercancía por el río Magdalena al interior del Nuevo Reino de Granada. Sin embargo, en estos manuscritos se distinguen tres tipos de documentación: *guías*, *despachos* y *tomas de razón*, tipologías documentales que, aunque poseen sus especificidades, son escritos que contienen información complementaria e interrelacionada.

Las guías fueron los documentos que utilizó la corona española para controlar el monopolio de intercambio comercial con sus colonias impidiendo las relaciones comerciales con otros países de Europa. Respondían a las políticas de la segunda mitad del siglo XVII relacionadas con las prohibiciones del consumo de las mercaderías y frutos de Francia, Inglaterra y Portugal, publicadas en la *Pragmática en los Reinos de Castilla*. Para dicho control se determinó sacar despachos y guías con el fin de dejar testimonio de los productos y mercancías enviados en las flotas de galeones y para que en las colonias las mercancías no fueran vendidas por mayor o menor precio y cantidad. El

objetivo era dejar constancia de todo lo que se traía antes a las colonias de ultramar. De esta manera España quiso evitar el contrabando y llevar un estricto control y recuento sobre los productos que llegaban al Nuevo Mundo. Sumado a lo anterior, era preciso dar las guías necesarias a los comerciantes para que constatasen los recaudos legítimos del registro que cada quien hubiera hecho de sus mercaderías (Cedulario de Indias, 16 de mayo de 1627).

"Guías: Noticioso el Rey de los perjuicios, que ocasionaba al comercio de América el repetido abuso de que los oficiales Reales las diesen sueltas para traer fuera de registro diferentes cantidades de plata y efectos: Resolvió que el presidente de la contratación notificase a aquel consulado diesen enteramente por perdidas cualesquiera mercaderías que se hallasen a bordo de los Navios de Indias, y no fuesen comprendidas en el registro, multando arbitrariamente a los que la traigan, aunque con Guías de gobernadores, u oficiales Reales, o con pretexto de sobras de caudal para gastos; incurriendo en la misma pena los que fuera de registro, o no conformes se hallaren en América, no obstante que se alegase haberse embarcado uno por otro. Ordenanza de 12 de junio de 1742. Vid. Tom. 9 del Cedulario. Folio 305 No. 522". (Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias, siglos XVI-XVIII).

En las guías también se adjuntaban los despachos de los productos que eran traídos de los diferentes territorios de la corona española y, en ellos, el embarque en el cual había arribado cada una de las mercancías y quién las había llevado al puerto. Para ello se dejaba constancia de la cantidad total de productos, su precio y la cantidad por la cual se hacía el despacho, por lo que una sola guía podía contener uno o más despachos, evidenciando la magnitud del intercambio de los circuitos comerciales de gran escala, su distribución y comercialización a los diferentes mercados en América.

Asimismo, cada vez que una mercancía transitaba por las rutas comerciales y hacía escala en los puertos oficiales españoles, las autoridades competentes de cada lugar, emitían una autorización aclarando que los despachos serían copiados en el "Libro Real", especificando el número de folios en donde se anotaban los productos, la fecha y la firma del funcionario que otorgaba la guía. En algunas ocasiones se incluía copia de la toma de razón que el Consulado tenía anotado en los libros de las entregas realizadas a quienes llevaban la mercancía como constancias de todos los embarques y mercancías.

En los "Libros Reales" se tomaba la razón de los despachos y las guías de las cargas, en donde se escribía además el nombre de la persona que

manifestaba la guía, la fecha, el lugar de destino, los artículos traídos para comerciar y el nombre de quien la firmaba, así:

“En 3 de octubre de 1714, don Simón Domínguez de la Portela exhibió una guía, su fecha en Honda 30 de agosto de este año, firmada de Domingo de la Chica, la cual contiene ocho cargas de papel y consta haberse asegurado los reales derechos ante el Sargento Mayor Fernando Morales de Mendoza” (AGN, Sección Colonia, Fondo Aduana Tomo 25, f. 62).

Por lo tanto, las guías, los despachos y las tomas de razón analizadas fueron documentos que dejaron constancia del comercio lícito que la monarquía hispánica intentó proteger en América. El itinerario descrito en las guías y la rigurosidad de los despachos en las mercancías, dan cuenta del intercambio comercial entre la metrópoli y sus colonias, e incluso al interior del Nuevo Reino de Granada. No obstante, éste era sólo el comienzo de la travesía, ya que la segunda parte del comercio legal del Nuevo Reino de Granada requería el paso obligado por Mompox y de allí a la villa de Honda o a otras provincias.

Al analizar en detalle los documentos clasificados como guías por el AGN, se determinó que si bien todos los manuscritos ofrecían datos sobre la actividad comercial, sólo los textos denominados *Libro de guías y despachos del Consulado de Comercio de Mompox* (1712) y *Guías expedidas para las embarcaciones que navegaban en el río Magdalena, tocando en varios puertos de dicho río* (1719 y 1720), contenían consolidados de actividades comerciales de casi un año que permitían reconstruir dichas actividades por largos periodos de tiempo y tener para la década 1710 - 1720 tres momentos específicos de información, uno de inicios de década en el año 1712 y los otros de los años 1719 y 1720 (ver Anexo 1 del Volumen de Anexos). En el resto de documentación sólo se encontraron fragmentos de guías o despachos y la mayoría de las veces, las guías se encontraban entreveradas entre otros tipos de documentación. Las relaciones de las guías y despachos consultados se presentan en la Tabla de *Guías y Despachos Mompox varios fondos* en el Anexo 2, 3 y 4 del Volumen de Anexos.

Es necesario anotar que en estas guías se encontraban fechas de los despachos emitidos en Cartagena de Indias y en algunas ocasiones la fecha de llegada de las mercancías a Honda. Por lo tanto, los datos cronológicos escogidos para el análisis de los documentos fueron los meses en que se elaboraba la guía cuando la embarcación llegaba a Mompox y era avalada por las autoridades de esta villa o cuando dicha autorización se hacía en el

puerto de Carare.³⁵ Si bien es cierto que el número de despachos es mayor al de las guías, esto no significa que dentro de la documentación aparecieran todos los despachos mencionados, sino que en las guías se declararon los productos que habían sido registrados en Cartagena. Vale la pena reiterar que las estimaciones y análisis realizados sobre estos manuscritos hacen referencia a los productos lícitos presentados en Mompox, debido a que, sin la presentación de los despachos originales, el contador confiscaba la mercancía e impedía su paso por Mompox, por lo que en estas circunstancias no se formalizaba en la guía, ni se dejaba constancia en el Libro Real de la villa.

Si bien el análisis del estudio se centró en los documentos de 1710-1712 y 1719-1720, toda la información de las guías fue sistematizada y tabulada en la Tabla *Despacho de guías e itinerario de mercancías Cartagena - Mompós - Honda. Consulado 1711-1712* (Anexo 3 del Volumen de Anexos) y en la Tabla *Guía de Aduanas Cartagena / Mompós 1719 - 1720* (Anexo 4 del Volumen de Anexos). Para esta labor se tuvieron en cuenta las fechas de registro de mercancía en Cartagena, Mompox y Honda, el tipo de embarcación con su número de bogas, los comerciantes que participaban en ella (ya fuera transportando la mercancía o quienes la recibían), el número de despachos con la mercancía en cada uno de ellos, los artículos descritos como de uso personal y, por último, el impuesto que pagaban antes de su distribución. La información relacionada con el peso de las mercancías no fue tabulada debido a que sólo era descrita en algunas ocasiones y hacía referencia a mercadería que no iba incluida en la guía o en el despacho, sino que al parecer, era comprada en Cartagena de Indias por otro comerciante.

Ahora bien, aunque algunas guías acataban lo mandado por la ley española y dejaban testimonio de si era en flotas o en galeones en donde se trajo la mercancía a Cartagena, el dueño de ésta, cómo y por qué motivo se embarcó, estos datos no se tuvieron en cuenta para el análisis debido a que esta información se desglosa después en cada uno de los despachos que, en efecto, llegaron a Mompox.

35. Desembarcadero de la provincia de Vélez, actualmente localizado en el Departamento de Santander, que se ubicaba al sur de la villa de Mompox sobre el río Magdalena. Según los datos que presenta Colmenares (1997 I: 385-424), la ubicación geográfica exacta de los puertos que daban acceso al Nuevo Reino de Granada es incierta. Además, en la cartografía histórica utilizada como referencia en esta investigación, se infiere que este lugar estaba ubicado en algún paraje de la margen oriental del río Magdalena en cercanías al municipio de Vélez y funcionaba como escala de algunas mercancías con destino a Santa Fe, que eran transportadas por vía terrestre.

Dentro de la mercancía registrada y transportada al interior del Nuevo Reino de Granada se encontraron productos alimenticios, metales y mercaderías principalmente. Las mercaderías según un diccionario de la época, corresponden “a los géneros que se compran o venden en lonjas, tiendas, almacenes” (RAE, 1734 IV: 548); voz que sin duda alude a diferentes tipos de productos, de los cuales, no quedó referencia específica sobre los elementos o géneros que podían agruparse dentro del término. Caso similar ocurre con el producto denominado *mercería* pues es definida como “el trato y comercio de cosas menudas y de poco valor y entidad” (RAE, 1734 IV: 550) pero tampoco se estipulaba los géneros que abarcaban y cuáles de éstos eran los que más se importaban.

Acorde con los productos consignados en los despachos, se determinaba el importe real del derecho de avería o impuesto que tenía que pagar las mercancías para ser transportadas a la villa de Honda y continuar a las provincias de Santa Fe, Popayán, e incluso Quito. En el puerto de Honda se presentaban los despachos originales y las guías ante el Comisario, para que éste diera la anotación y cumplimientos necesarios para transportar y conducir la mercancía legalmente y que no fuera catalogada como contrabando.

En los registros se pudo encontrar referencia de los tipos de embarcaciones que transportaban los productos comerciales. Para el comercio intercontinental se encontraron datos sobre navíos de aviso, galeones y flotas y para el tráfico inter-provincial las embarcaciones que navegaban por el río Magdalena fueron las canoas, barquetas,³⁶ barquetones y varquería. Sobre las embarcaciones fluviales, llama la atención que en las guías no se utilizan nombres como champanes y bongos que según los trabajos históricos fueron las naves más utilizadas y representativas del río Magdalena. Sin embargo, esta ausencia en los registros puede responder a que el término *champan*, tal y como se anotaba en la introducción de este trabajo, es una palabra de origen asiático y al parecer fue una expresión genérica utilizada por los viajeros para referirse a los buques fluviales de carácter mercantil que navegaban por el Magdalena y, en los registros comerciales españoles, estas embarcaciones eran catalogados como canoas.

Además de productos comerciales, en las embarcaciones se transportaron pliegos reales de la Corona con destino a las autoridades del Nuevo Reino de Granada. Por ejemplo, Don Tomas Delgado y Don Salvador de Campos traían pliegos reales de su Majestad con órdenes de entregarlos a los alcaldes ordinarios

36. Posiblemente derivación de la voz barqueta que significa “de barcos y nombre de la que es muy pequeña” (Diccionario Marítimo Español, 1831: 85).



Figura 2. Bogas del Magdalena descargando un champán, 1850.

Fuente: Dibujo de Ramón Torres Méndez. Museo Nacional, número de registro: 1161

de la villa de Honda, quienes a su vez debían remitirlos a los señores Oficiales Reales de Santa Fe (AGN, Sección Colonia, Fondo *Aduana*, Legajo 25, folio 186r).

Otra información importante encontrada en estos registros fueron las provisiones y equipajes de las embarcaciones, las cuales consistían generalmente en petacas de ropa de vestir, de dormir y matalotaje,³⁷ frasqueras, esteras y botijas de aguardiente. Los productos que eran de uso personal no se contabilizaban con las mercancías transportadas para comercializar, pero sí se describían en las guías y despachos. Junto con estos suministros se enumeraba también a los acompañantes como criados, pajes y esclavos. Es muy factible que dentro de estos elementos de uso personal pudiera camuflarse contrabando en pequeñas cantidades. No obstante, no hay forma de comprobarlo claramente, aunque llama la atención que casi siempre, todas las personas llevaban en sus viajes por lo menos dos petacas, dos dotaciones de tabacos y en otros casos, frasqueras de aguardiente e incluso otros artículos como loza de Cartagena, tarros de tamarindo y botijas de vino.

37. "Provisión de comidas que se lleva en una embarcación o a lomo en los viajes por tierra" (RAE, 1832: 475).

Dependiendo de la naturaleza de los productos, cambiaba la forma de transportarlos y era claramente especificada en los registros (Figura 2). Así, productos como el acero, las mercaderías, las mercerías, el papel y el herraje eran transportados en cargas. Aunque el hierro y la cera también se traían en cargas, el peso del primero se calculaba por quintales y el segundo se llevaba en marquetas.³⁸ Para los líquidos, como el aceite y el vino, se empleaban las botijas y las botijuelas en cambio, las conservas, como las alcaparras y las almendras, eran transportadas en barrilitos. En los cajones se almacenaban las armas y los sombreros, mientras que la pimienta y la canela se transportaba en churlas³⁹. Por último, la sal y el tabaco en costales.

En las guías encontradas para el consulado de Mompox entre 1710-1712, lo primero que hay que destacar es que sólo se tienen los datos del año de 1712 del mes de marzo a octubre (8 meses). Según los registros, en ese año circularon 59 productos comerciales de los cuales, los bienes denominados como mercaderías, fueron los elementos que más se transportaron y se comercializaron hacia el interior del Nuevo Reino de Granada con un total de 644 cargas, seguido por el herraje (81 cargas), el papel (66 cargas) y el vino (125 botijas) y, en menor cantidad, se encontraron las cargas de acero, hierro, hojas de lata, la canela y el aceite. Al realizar un consolidado de la cantidad de bienes comercializados para 1712 se concluye que durante este periodo se transportaron 228 botijas, 182 botijuelas, 968 cargas, 10 guarniciones, 22 marquetas y 99 quintales (Tabla 6).

Tabla 6. Consolidados de productos: guía de 1712

FECHA	PRODUCTO	CANTIDAD	DESTINO
Marzo	Mercadería	4 cargas	Honda
Total	1	4 cargas	1
Abril	Aceite Cera Herraje Hierro Mercaderías Mercería Papel Vino	36 botijuelas 8 cargas 2 cargas 13 quintales 162 cargas 5 cargas 2 cargas 28 botijas	Buga Cartago Honda Popayán Quito Santa fe
Total	8	28 botijas 36 botijuelas 13 quintales 179 cargas	6

38. "Porción de cera sin labrar. Las hay de varias figuras y pesos" (RAE, 1803: 541).

39. "Saco de lienzo de pita, cubierto con otro de cuero, y llena de canela, para llevarla de una parte a otra sin que pierda cosa alguna de su bondad, o virtud" (RAE, 1729 II: 339).

FECHA	PRODUCTO	CANTIDAD	DESTINO
Mayo	Aceite Canela Cera Herraje Mercadería Mercería Papel Aceite Acero Cera Herraje	20 botijuelas 1 craza 8 marquetas 5 cargas 15 ½ cargas 2 cargas 1 carga 76 botijuelas 2 cargas 14 marquetas 9 cargas	Honda Popayán Quito Honda Santa fe
Total	8	96 botijuelas 1 craza 22 marquetas 34 ½ Cargas	5
Junio	Hierro Mercadería Mercería Papel Ropa Vino	25 quintales 38 cargas 2 cargas 1 carga 10 cargas 12 botijas	
Total	6	96 botijas 25 quintales 51 cargas	
Julio	Aceite Cera Hierro Mercadería Mercería Sombreros Vino	10 botijas 3 cargas en 6 cajones 7 ½ quintales 205 cabos 115 ½ cargas 1 ½ cargas 4 cajas (117) 4 botijas	Honda Santa fe
Total	7	14 botijas 120 cargas 7 ½ quintales 4 cajas	2
Agosto	Aceite Acero Canela Cera Herraje Herraje y clavazón Hierro Hojas de lata Mercadería Mercería Papel	50 botijuelas 12 cajoncillos ½ carga 4 ½ carga 12 cargas 24 cargas 15 quintales en 64 cabos. 1 carga, 1 barril 6 cajoncillos 79 cargas 4 ½ cargas 22 cargas	Buga Honda Popayán Santa fe

FECHA	PRODUCTO	CANTIDAD	DESTINO
Total	11	50 botijuelas 18 cajoncillos 147 ½ cargas 15 quintales 1 barril	4
Septiembre	Acero Bayetas Canela Cera Espadas Herraje Hoja de lata Mercadería Mercería Papel Vino	13 cargas 15 cargas 1 ½ carga 13 cargas 10 guarniciones 29 cargas 7 cargas (80) 253 ½ cargas 3 cargas 34 ½ cargas 90 botijas	Honda Santa fe
Total	11	90 botijas 18 cajoncillos 369 cargas 10 guarniciones	2
Octubre	Bayetas Cera Clavazón Hierro Mercadería Mercería Papel	2 cargas 2 cargas en 8 marquetas 1 carga en 2 cajoncillos 46 quintales 51 cargas 1 carga 6 cargas	Honda Santa fe
Total	7	63 cargas 46 quintales	2

Fuente: Construcción propia a partir del ejercicio de consulta de fuentes primarias desarrollado

Con el fin de comparar el tráfico de mercancías con la capacidad estimada de carga del puerto, se convirtieron algunos de los valores referenciados en unidades actuales de peso/volumen (Tabla 7), específicamente en toneladas. Para este ejercicio, sólo se tuvieron en cuenta las medidas a las que fácilmente se les puede asignar un valor real de peso y de las que se encontró alguna referencia confiable. Es necesario resaltar que las cifras estimadas en toneladas se presentan sólo de manera ilustrativa y teniendo claro que la gran mayoría de productos ni siquiera fueron almacenados en el puerto de Mompox.

Tabla 7. Equivalencias de peso y volumen

Unidad	Equivalencia con otra unidad
1 tonelada	4 cargas y un quintal
1 carga	4 fanegas

Unidad	Equivalencia con otra unidad
1 quintal	4 arrobas
1 fanega ²	55,5 kilos
1 arroba	25 libras
1 botija	18, 75 kilos
1 botijuela	9, 37 kilos

Fuente: Construcción propia a partir de información consultada en fuentes secundarias⁴⁰

Con base en lo anterior se puede concluir que en el año de 1712 se movilizaron aproximadamente 225,826 toneladas. Para el año de 1719 se posee un registro de los 11 meses del año (febrero-diciembre) y según los manuscritos se movizaron 90 productos comerciales, para el año de 1720 el registro es de 8 meses (febrero-octubre) y circularon 68 productos (Tabla 8 y Tabla 9).

Para estos periodos se presenta una mayor variedad de productos alimenticios traídos de Europa siendo las aceitunas las que más se transportaron con un registro de 70 botijuelas. Igualmente, las cantidades de vino, aceite, las cargas de acero y la mercería se incrementaron ampliamente. El vino pasó de 125 botijas a más de 1700, el aceite de 10 botijas y 182 botijuelas a más de 700 botijuelas, el acero de 15 cargas a más de 65 cargas y la mercería de 18 cargas a más de 25 cargas.

Tabla 8. Consolidados de productos: guía de 1719

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Febrero	Aceite	100 botijuelas	Mompox
	Acero	2 cargas	Honda
	Cera	7 ½ cargas	Provincias de Santa Fe
	Espejos	9 en 3 cajones	Popayán
	Hierro	15 quintales	Antioquia
	Mercadería	23 cargas	Quito
	Mercería	2 farditos	Puerto de Nare
	Pliegos de papel	1	Mariquita
	Tiza	1 carga	
	Vino	38 botijas	

40. Por ejemplo, para establecer los valores de las unidades de medida se utilizaron los diccionarios de la Real Academia Española de los años 1739 y 1803.

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Total	11	38 botijas 100 botijuelas 3 cajones 2 farditos 1 pliego 33 ½ cargas 15 quintales	8
Marzo	Aceite Acero Canela Cera Clavos de comer Esclavos Hierro Libros Mercadería Mercería Papel Pimienta Pliegos de su majestad tarros vidriados Vino	162 botijuelas 4 cajones 42 libras 4 arrobas, 4 marquetas ¼ de carga 18 piezas 5 quintales ¼ de carga 30 cargas 11 libras ½ carga 20 libras y 5/8 de carga 470 9 botijas	Honda Mompox Santa Fe y sus Provincias
Total	15	9 botijas 162 botijuelas 4 cajones 73 libras 4 arrobas 1 pliego 18 esclavos 470 tarros 31 5/8 cargas 5 quintales	4
Abril	Sal	3 costales	Honda
Total	1	3 costales	1
Mayo	Aceite Canela Hierro Mercadería Vino	152 botijuelas 1 carga 6 cabos dobles 2 ¾ cargas 31 arrobas 167 botijas	Honda Mompox Santa Fe y sus Provincias
Total	5	167 botijas 152 botijuelas 6 cabos 31 arrobas 3 ¼ cargas	4

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Junio	Aceite Acero Acero y Clavazón Bayetas Canela Cera Clavo Coletas Espejos Hierro Hojas de lata Incienso Menjui Mercadería Mercería Mercerías Alucema Papel Pimienta Sombreros Vidrios Vino	132 botijuelas 40 cargas 15 cargas 7 ¾ cargas ¾ carga 3 ½ cargas y 3 Marquetas ¼ carga ½ carga 2 cargas 75 quintales y 20 arrobas 14 y ½ arroba ½ carga ¼ carga 59 ¼ cargas 5 ¾ cargas 18 arrobas 2 cargas ¼ de carga 2 en un cajoncito 1 carga, 1 caja 144 botijas	Honda Mompox Puerto de Nare Provincia de Antioquia Santa Fe y sus Provincias Popayán Quito
Total	15	114 botijas 132 botijuelas 1 cajoncito 1 caja 3 marquetas 52 ½ arrobas 470 tarros 137 ¾ cargas 75 quintales	7
Julio	Aceite Acero Bayetas Canela Cartaniano Cera Clavazón Hierro Incienso Mercadería Mercerías Negros Papel Peltre Pimienta Sombreros Vidrios Vino Vino y Aguardiente	71 botijuelas 2 botecitos 23 cargas 4 arrobas ¾ de carga 10 churlas 1 cajoncillo 17 ½ cargas ½ carga 37 ½ quintales 3/8 de carga 60 ¾ cargas y 20 libras 3 cargas 11 y 1 cría 1 carga 1 carga 1 carga 50 1 cajoncito 110 botijas 2 frasqueras	Honda Santa Fe

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Total	19	110 botijas 71 botijuelas 2 botecitos 2 cajoncito 2 frasqueras 50 sombreros 10 churlas 12 esclavos 4 arrobas 20 libras 108 7/8 cargas 37 ½ quintales	2
Agosto	Aceite Acero Canela Cera Mercaderías Mercería Papel Peltre Pimienta Sombreros	6 botijuelas 12 ½ cargas 10 churlas 2 cargas 28 ¾ cargas 3 cargas y 2 arrobas 3 arrobas y 6 libras 1 ½ carga 3 ½ cargas y 3 arrobas 74	Honda y Santa Fe
Total	10	6 botijuelas 10 churlas 74 sombreros 9 arrobas 6 libras 51 ¼ cargas	2
Septiembre	Armas Libros Mercadería Pólvora	2 cajones 6 cajones 1 ½ libra 5 botijuelas	Villa de Honda Santa Fe
Total	4	5 botijuelas 8 cajones 1 ½ libras	2
Octubre	Acero Coletas Espejos Mercadería Pliegos del Gobernador Vino	1 carga 3 ½ arrobas 2 3 cargas, 9 arrobas y 9 libras 3 botijas	Villa de Honda
Total	6	3 botijas 8 cajones 9 libras 12 ½ arrobas 2 espejos 4 cargas	1

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Noviembre	Esclavos negra criolla Pliegos de su majestad	6 1	Villa de Honda
Total	3	7 esclavos	1
Diciembre	Loza de Cartagena	2 cajones	Villa de Honda
Total	1	2 cajones	1

Fuente: Construcción propia a partir del ejercicio de consulta de fuentes primarias desarrollado

Tabla 9. Consolidados de productos: guía de 1720

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Febrero	Negritos Negras	4 2	Villa de Honda
Total	1	6 esclavos	1
Marzo	Aceite Acero Bayetas Cajones tejares Canela Cera Estera grande Esteras Menjui Mercadería Mercería Papel Peltres una losa unos jarros unos pliegos	6 botijuelas 2 cargas 1 ½ carga 2 ½ carga 1 carga en 2 marquetas 1 100 ¼ carga 8 ½ cargas 2 cargas 6 cargas ½ carga	Villa de Honda
Total	16	6 botijuelas 101 esteras 2 cajones 2 marquetas 22 ¾ cargas	1
Abril	Aceite Aceitunas Acero Mercaderías Pimienta y clavos de comer Pliegos Vino	12 botijuelas 56 botijuelas 5 cargas 2 arrobas y 5 libras 2 cajones 461 botijas	Honda Santa Fe

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Total	8	461 botijas 68 botijuelas 2 cajones 2 arrobas 5 libras 5 cargas	2
Mayo	Aceitunas Aceite Aceitunas Acero Bálsamo Cañetes Esteras	11 barriles y 8 botijuelas 4 botijuelas 2 botijuelas 2 ½ cargas 4 coquitos 2 12	Villa de Honda Tunja Santa Fe
Total	7	14 botijuelas 11 barriles 4 coquitos 2 cañetes 12 esteras 2 ½ cargas	3
Junio	Losa de Cartagena Mercadería Pimienta de Tabasco Tamarindos Vino	1 carga, 2 cajones 2 cargas ½ cargas 3 botijuelas 342 botijas	Villa de Honda
Total	5	342 botijas 3 botijuelas 2 cajones 3 ½ cargas	1
Julio	Pliegos Reales Vino	102 botijas	Villa de Honda
Total	2	102 botijas	1
Agosto	Aceite Aceitunas Clavazón Hierro pliegos de su majestad Vino	54 botijuelas 3 botijuelas 12 cargas 1 carga 312 botijas	Cartago Mompox Honda Santa Fe y sus Provincias
Total	6	312 botijas 57 botijuelas 13 cargas	4

MES	MERCANCÍA	CANTIDAD	DESTINO
Septiembre	Aceite Aceitunas Acero agua de Azalón Almendras Bayetas Crudos dulces y nueces enteras Hierro Mercadería Mercería Negra Papel Pasas Peltre Pasas y almendras pliegos reales Tabaco Vino	4 botijas y 104 botijuelas 4 botijuelas 1½ carga, 101 quintales y 56 cajoncillos 1 botijuela 1 barrilito ½ carga ½ carga 1 botijuela 1 carga y 164 cabos ½ carga ½ carga 1 ½ carga 1 barrilito 2 cargas 1 par de petacas 2 costalitos 298 botijas	Villa de Honda
Total	19	302 botijas 110 botijuelas 2 barrilitos 2 petacas 56 cajoncillos 1 esclavos 164 cabos 7 cargas 101 quintales	1
Octubre	Aceitunas Alcaparras Fideos Vino	8 barrilitos 1 barrilito 1 cajoncito 25 botijas	Villa de Honda Santa Fe
Total	4	25 botijas 9 barrilitos 1 cajoncito	2

Fuente: Construcción propia a partir del ejercicio de consulta de fuentes primarias desarrollado

Otros productos como el agua de azalón, los tamarindos, el clavo, la clavazón,⁴¹ las esteras, la loza de Cartagena, las coletas, los dulces y las nueces hicieron parte de nueva mercancía que fue consignada en las guías.

Al efectuar el consolidado de datos del año 1719 se observa cómo en este periodo se movilizaron 113 arrobas, 441 botijas, 628 botijuelas, 6 cabos, 1

41. "Número y copias de clavos, puesta o para poner y fijar en alguna cosa solida, o para su mayor seguridad y fortificación, o para su adorno: como se hace en las puertas, casas, cofres y otras obras. Hácense de diferentes maneras o especies, redondos, esquinados, chatos"(RAE, 1729, T 2: 339)

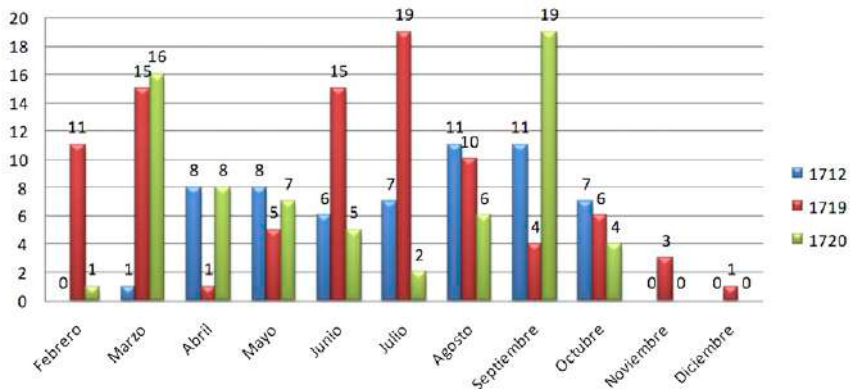


Figura 3. Comparación del número de productos comercializados por mes en las guías y despachos de los años 1712, 1719 y 1720.

Fuente: Construcción propia a partir del ejercicio de consulta de fuentes primarias desarrollado

caja, 3 cajoncillos, 25 cajones, 371 cargas, 20 churlas, 3 costales, 37 esclavos, 2 espejos, 2 farditos, 2 frasqueras, 110 libras, 3 marquetas, 133 quintales, 124 sombreros, 940 tarros que en toneladas corresponden aproximadamente a 105 y aunque es claro que aumenta la variedad de productos disminuye la cantidad de peso frente al año 1712.

De otro lado, en el año de 1720 se movilizaron 2 arrobas, 11 barriles, 11 barrilitos, 1544 botijas, 258 botijuelas, 164 cabos, 57 cajoncillos, 6 cajones, 2 cañetes, 59 cargas, 4 coquitos, 7 esclavos, 113 esteras, 5 libras, 2 marquetas, 2 petacas, 101 quintales que en toneladas corresponden aproximadamente a 48, la cifra más baja de los tres periodos analizados.

Ahora bien, las guías señalan que para los años de 1719-1720 existió un aumento en la variedad de productos que posiblemente ayudo también para que existiera un crecimiento del comercio oficial entre Europa y América. No obstante, artículos producidos en Cartagena de Indias o de características típicas del comercio inter-provincial y local, parecen ser la constante de este periodo, aunque para poder tener certeza de este aumento comercial y de los productos introducidos, es necesario tener una muestra más amplia con muchos más datos históricos referenciados (Figura 3).

La mercancía relacionada en las guías y despachos estaba representada principalmente por productos no perecederos, los cuales por sus características podían resistir varios meses antes de llegar a Cartagena y

otros más, para pasar al interior de los nuevos territorios españoles. No obstante, en ningún momento la documentación consultada hizo referencia sobre la condición o calidad de los géneros al llegar a Cartagena o a Mompox. Del mismo modo, estas fuentes no brindaron información sobre los lugares de extracción y/o procedencia del hierro ni de los esclavos.

Pese a que el contenido de los registros analizados da cuenta de los productos y relaciones comerciales que existían entre España, el Caribe - Cartagena, y de ésta a Mompox, Honda, Santa Fe, Antioquia e incluso Quito, es necesario resaltar que en la documentación es escasa la información consignada sobre el intercambio al interior de la villa de Mompox y la cantidad y clase de artículos que se detenía en este puerto. En las pocas ocasiones en que se concertaba dejar la mercancía, en los documentos se hacía la aclaración que próximamente los productos continuarían su viaje, pero no se pudo corroborar si efectivamente las mercancías salieron del puerto tal y como lo señalan los documentos.

Según los registros, el puerto de Santa Cruz de Mompox era importante en el comercio inter-continental y en el inter-provincial, ya que era un lugar de paso en el que se detenía la mercancía y se llevaba un estricto control de su transporte por el río Magdalena. En los textos, Mompox no es presentado como un sitio de bodegaje, pues los datos sobre la mercancía que se quedaba en el puerto son minúsculos en relación con la cantidad de productos transportados y descritos en las guías para los años de 1712 y 1719-1720.

4. ESTRUCTURA URBANA Y COMERCIAL DE LA VILLA. EL REGISTRO ARQUITECTÓNICO

ECOSISTEMA, CULTURA Y ESPACIO URBANO

El espacio urbano es la clara manifestación de la sociedad que lo construye, lo ocupa y lo transforma constantemente en relación directa con el entorno en que se inserta. En síntesis, la ciudad es la sociedad. En el caso de Mompox(ós), las características urbanísticas de la población están influenciadas por la forma del río, en tanto su trazado urbanístico se acopló a él y fue “inspirado” en su recorrido por el borde oriental del puerto. En ello se anuda la condición estructural de este flanco en su vida urbana y comercial en el periodo colonial, mientras en su zona occidental está limitada por amplias zonas inundables, lo cual se manifiesta urbanísticamente en su longitudinalidad, en sus aperturas hacia el río, pero también en su sinuosidad y sorpresividad de recorridos.

En Mompox estos aspectos fueron complementados por la memoria de los colonos españoles respecto de su arquitectura y técnicas de construcción (Téllez, 1995:26). Una suma de factores que incidieron en el proceso de desarrollo urbano del puerto, así como también, en las situaciones sociales y territoriales de la villa, caracterizadas por un bajo control hispánico desde la metrópoli (Herrera, 2002:204) y, por una realidad mediada y controlada por los encomenderos y la iglesia en los nuevos territorios.

Por lo tanto, los habitantes momposinos se encontraban en un contexto social fuertemente jerarquizado, de diversidad y fragmentación, el cual se materializó en una estética de aire medieval de su entorno urbano, que muestra espacios de representación del poder religioso, comercial y residencial señorial, al que subyace la concepción del entorno urbano como un espacio de control, como un bastión “desde el cual se organizaba la explotación



Figura 4. Imagen satelital del municipio de Mompós-Departamento de Bolívar.

Fuente: Adaptado de Pole Thematique Surfaces Continentales. Página web: Pole Thematique Surfaces Continentales (s.f c).

de las regiones conquistadas y se administraban las unidades económicas” (Bernard y Zambrano, 1993: 26).

A Santa Cruz de Mompox se le ha conferido el título de “Ciudad Camino” (Téllez, 1995:26) ya que la forma urbana de sus calles, se determinó por la consolidación de caminos precolombinos preexistentes en el lugar retomados por los colonos. Mompox se concibió y consolidó entre el siglo XVI y el XVIII como ciudad puerto ribereña, ligada a las actividades de intercambio comercial y a la extracción de recursos naturales. De esta forma, la estructura urbana principal y la aglomeración de espacios públicos, religiosos, comerciales, institucionales y de servicios del pueblo se concentraron fundamentalmente en torno del puerto o puertos y, sus albarradas en forma longitudinal en la carrera 1ª, es decir, sobre el borde del río y sobre la parte de atrás de ésta, la llamada “Calle del Medio”.

En su sentido longitudinal, sur-norte y teniendo como referente central la plaza de La Concepción, encontramos: el conjunto de la plaza de Santa Bárbara (siglo XVIII), en el extremo sur y el conjunto de la plaza de San Francisco (siglo XVI), en el extremo norte. Estos espacios enmarcan en buena

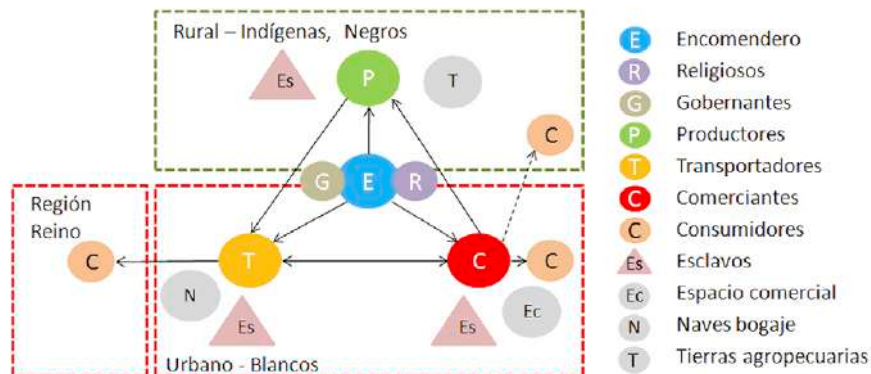


Figura 5. Esquema sociedad y vida urbana en Mompox durante el periodo colonial.

Fuente: Construcción propia a partir de análisis de fuentes documentales desarrollado

medida el espacio de mayor actividad social y comercial de Mompox sobre el río (Téllez, 1995: 63). En el entorno de estos espacios de carácter religioso se consolida progresivamente la residencia y el comercio asociado a la navegación por el río Magdalena.

Estos ejes longitudinales son complementados por la presencia de un eje transversal principal, formado por el callejón de San Cayetano, hoy calle 18, cuyos elementos de tensión son la iglesia y plaza de La Concepción, en el oriente y, la iglesia y plaza de San Antonio, en el occidente, ambos de principios y mediados del siglo XVI. Estas estructuras consolidan una lectura en forma de T invertida de la estructura urbana. Forma que indica la alta jerarquía que los procesos de concepción y consolidación del pueblo dieron al río, al extenderse sobre su rívera, pero especialmente en el punto de intersección de estos dos ejes, localizados en la plaza de La Concepción (Castro, 1992:5, 7; Colcultura, 1994:34, 106)(Figura 4).

SOCIEDAD Y VIDA URBANA

En el caso de Mompox, la asociación entre encomenderos, gobernantes y comunidades religiosas hispánicas permitió la unificación durante ciertos periodos coloniales de un sólo poder de dominación. También, en este espacio se materializó el control progresivo de las culturas aborígenes preexistentes en la zona, así como la esclavización y el enriquecimiento, vía explotación de los recursos de las élites locales (Herrera, 2002: 218; Daza, 2009: 56; Bernard y Zambrano, 1993: 26)(Figura 5)

El éxito la empresa de dominación hispánica, por lo menos la del territorio en el cual se asentó la villa y sus espacios circundantes, impulsó el progresivo crecimiento y consolidación de un entorno urbano de visible jerarquización social, rico en hitos religiosos, expresión del poder de control del cuerpo, del alma y del territorio de los nativos y esclavos.

La forma como se administró el poder dentro la villa, igual que en la mayoría de los asentamientos coloniales, afectó directamente el manejo productivo y comercial del asentamiento. El poder quedó en manos de los encomenderos, quienes a su vez elegían a su alcalde y regidor. Además, los encomenderos facilitaron la distribución de los solares, el control del mercado comercial y la administración de la justicia, por medio del corregidor. Un funcionario emisario directo del Rey, encargado de interceder en situaciones de administración que resultasen conflictivas con los intereses monárquicos (Bernard y Zambrano, 1993: 39).

Si bien la cruz y la espada como métodos de posesión y control de los territorios por parte de los españoles durante la colonia son ampliamente conocidos, vale la pena resaltar la amplia difusión de los valores cristianos y católicos a través de la variedad de comunidades religiosas que se asentaron en Mompox desde sus orígenes, así como el perfil comercial del asentamiento.

Estos dos temas, comercio y religión, son los elementos estructurantes del entorno urbano de Mompox desde la perspectiva de las actividades, el uso y la construcción del espacio. Estos tópicos superan los íconos o instituciones de gobierno de la corona, a sus representantes y sus espacios, los cuales se muestran en el entorno urbano en un segundo plano, como en el caso del Cabildo y de la casa de la Aduana; institución que estuvo en términos espaciales, ocupando el espacio jerárquico del comercio sobre la Albarrada.

Otra perspectiva importante de la lectura urbanística está relacionada con el efecto de la jerarquización social. Aspecto que tiene una fuerte implicación en la manera cómo se ocupa y ordena el espacio urbano del pueblo, en la medida que su forma y estructura urbana espacializan claramente la relación centro – periferia, como expresión de dicha jerarquización (Herrera, 2002: 81; Di Fillipo, 2010:58). De esta manera, el típico modelo de ocupación colonial española, fortalece y exagera el vínculo comercio – iglesia – plaza con la tendencia a la ubicación de las clases dirigentes entorno de estos

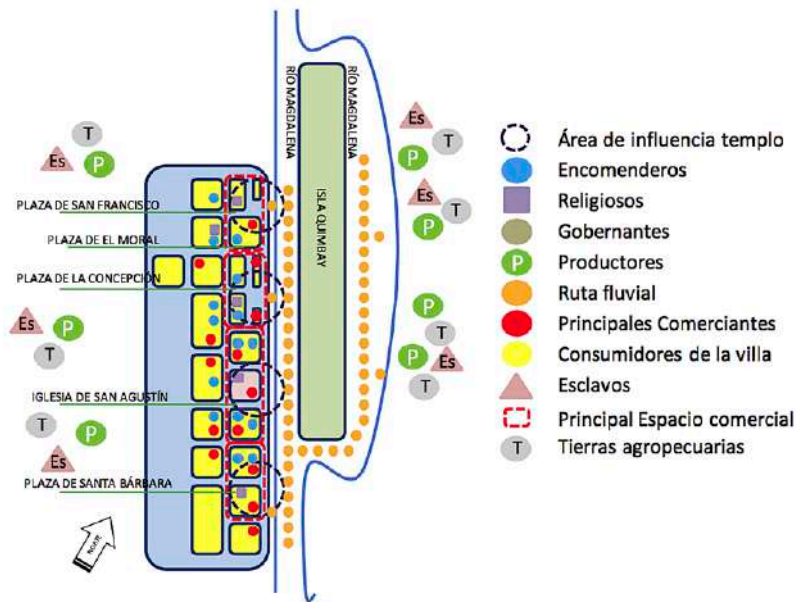


Figura 6. Esquema sociedad, vida urbana y espacio urbano en Mompox durante el periodo colonial.
Fuente: Construcción propia con base en el plano: Monumentos y Clasificación Tipológica Residencial (División de Inventario del Patrimonio Cultural. Instituto Colombiano de Cultura) y la valoración tecno-económica desarrollada

espacios, mientras que, los grupos humanos de menor jerarquía social, para la concepción de la época, se ubican en la periferia (Figura 6)

Con base a este esquema, se visualizan los lugares que en la zona del puerto debieron ocupar los encomenderos y grupos de elite, siendo las tipologías arquitectónicas de estos espacios, mayores en tamaño y calidad espacial respecto a otros sectores. También se identifica una aglomeración de la ocupación a lo largo de la calle de La Albarrada y de la calle del Medio, marcada por la cercanía no sólo a los hitos religiosos asociados a las principales plazas sino también, a los espacios de mayor concentración comercial y facilidades portuarias.

Según reportan algunos pobladores⁴² e historiadores del pueblo, hacia el sur de Mompox(ós) se concentraron las poblaciones que durante la colonia se dedicaron al bogaje y a las actividades complementarias del calafateo de naves, mientras que al norte del poblado se concentraron las poblaciones dedicadas a la alfarería y la prestación de servicios domésticos.

42. Comunicación personal del maestro José Ángel Canedo en 2009.

Estas dos visiones permiten la consolidación de un conjunto de espacios de gran vitalidad controlada para llevar a cabo las actividades relativas al comercio, pero simultáneamente, el proceso de adoctrinamiento de la población sobre espacios públicos, asociados directamente a la “omnipresencia” de diversas comunidades religiosas en Mompox, ya que, sobre los demás espacios rurales, los controles y el orden social colonial no tuvieron tanto éxito (Herrera, 2002: 206).

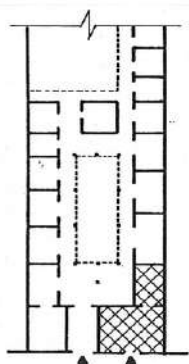
Tal situación se puede leer claramente en la estructura urbana principal de Mompox, sobre las albarradas y el espacio central de la Calle del Medio, en las cuales la reunión de gobierno, comercio e iglesia soportó la vida social y la dinámica urbana del pueblo, en la cual, como en muchas fundaciones de origen español en el Nuevo Reino de Granada, la plaza fue el espacio jerárquico “[...] lugar de encuentro para todas las funciones sociales públicas, tanto como las derivadas del ejercicio del poder como las fiestas y diversiones [...]” (Bernard y Zambrano, 1993: 37), y que en Mompox se concentraron sobre el borde del río posiblemente para buscar complementar la importancia del puerto sobre el Magdalena con la presencia de los poderes locales.

Si se analiza la disposición de las iglesias y los espacios comerciales sobre las cuadras entre la carrera 2ª o Calle del Medio y la carrera 1ª o Calle del Frente se puede identificar una modulación que localiza cada dos o tres cuadras un templo – plaza, en sentido sur – norte entre carreras 1ª y 2ª, (Figura 6) y en el entorno de cada uno de estos espacios religiosos – públicos aglomeraciones comerciales, con algunas excepciones como por ejemplo en el templo de San Agustín donde no existe plaza. De otra parte, los templos de Santo Domingo y San Juan de Dios, y las plazas del Tamarindo y San Carlos, están sujetos a otros patrones de ordenamiento. En estos últimos dos casos, su presencia en el espacio urbano tiene un carácter público comercial y social, asociadas a la dinámica de la Calle del Medio y el sector central de Mompox.

LA ARQUITECTURA COMERCIAL DENTRO DEL ENTORNO URBANO

Una de las características más relevantes de la arquitectura comercial de la villa de Mompox, es el hecho de haber sido concebida para tales fines en el momento en que fue construida, claramente diferenciable de la tipología tradicional de la vivienda dedicada exclusivamente a la residencia (Corradine,

Plano de casa de patio central con espacio comercial y/o accesorio



Plano de casa de patio lateral con espacio comercial

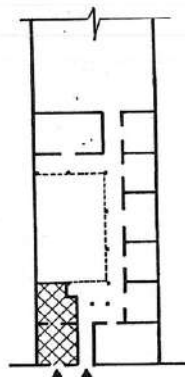


Figura 7. Tipologías de vivienda momposina con espacios comerciales (en achurado).

Fuente: Archivos digitales de Mompós, suministrados por la Subdirección de Bienes Muebles, del Ministerio de Cultura de Colombia en 2006 y 2009

1981:28-40), asociada a espacios religiosos y de plaza. De tal modo que interesa enfocar la observación de sus emplazamientos respecto de las albarradas, iglesias y plazas, y demás hitos arquitectónicos de relevancia, con el fin de aproximarse a la comprensión del pueblo desde las implicaciones sociales y espaciales que en ellas se identifican al leer su entorno urbano y sus tipologías arquitectónicas.

La casa Momposina, dedicada a la residencia y al comercio, guarda un principio básico de organización alrededor de un patio central o lateral (Figura 7), entorno del cual se ubican los demás espacios. En su gran mayoría, las casas son de un sólo piso y corresponde a una tipología propia española, que a su vez fue heredada de Roma (Corradine, 1981: 34; Colcultura, 1994: 62; Téllez, 1995: 122). Tanto la organización del entorno urbano, como el de la vivienda en su interior, respondieron a la expresión de unos valores y principios de vida de los grupos humanos que en ellos habitaron.

En las viviendas que se desarrollaron espacios para el comercio, aparece una segunda crujía⁴³ sobre la fachada que permitía una secuencia de tienda, salón cerrado, salón abierto o segunda galería, galería y patio,

43. Se denomina crujía al espacio arquitectónico comprendido entre dos muros de carga, dos alineamientos de pilares (pórticos), o entre un muro y los pilares alineados contiguos (Diccionario de Términos de Arte, 1993: 73).

lateral o central. Respecto a los patios, es importante resaltar una variación de su funcionalidad y uso, ya que además de ser un espacio que genera unas condiciones de confort climático al interior de la vivienda, también “[...] se circunscribió principalmente (siglos XVI y XVII) al manejo de bestias de carga y de montar, cuando predominaba la presencia de encomendadores y vecinos con obligaciones militares [...]” (Corradine, 1981: 29).

Esta situación varió en el siglo XVIII y XIX, transformando su papel en la vivienda de espacio de maniobra y trabajo a un espacio netamente ornamental. Otro elemento complementario de la vivienda, fuera concebida o no para el comercio, es la aparición de una segunda vivienda anexa a la principal, denominada “accesoria”, en la cual residían los sirvientes, en algunos casos pudo ser un espacio comercial.

Por lo tanto, en Mompox, se identifica una tipología que desde su origen y en su totalidad se desarrolló como espacio comercial, a este respecto el Instituto Colombiano de Cultura en los trabajos preparatorios de la presentación de Mompox como Patrimonio de la Humanidad ante la UNESCO desarrolló los respectivos levantamientos y la categorización de las variantes presentes en estos espacios en el año 1993. En términos generales, se identificó tres tipologías comerciales diferentes y sus características más relevantes son sus proporciones longitudinales, mucho más larga que ancha y la presencia de uno o varios patios que separan crujías o espacios cubiertos definidos. En aquellas viviendas que presentan mayores áreas, aparecen algunos espacios complementarios que pudieron ser usados para almacenamiento, cocinas pequeñas o estancias interiores (Figura 8).

Las implicaciones que tiene esta arquitectura comercial o residencial – comercial indica en primera instancia, que las actividades comerciales en Mompox tuvieron tanto peso que llevaron al desarrollo de una arquitectura especializada en estas actividades, y por otro lado, como consecuencia de esta primera característica, la aparición en el entorno urbano de negocios inmobiliarios asociados al comercio y la proliferación de comerciantes de todas las clases y jerarquías sociales (Daza, 2009: 99).

Durante la colonia la propiedad presentó altos grados de concentración sobre los encomenderos de la época y en esa medida fueron propietarios, no sólo de un conjunto de tierras y encomiendas, sino también de flotas de bogaje y de uno o más espacios comerciales y residenciales.

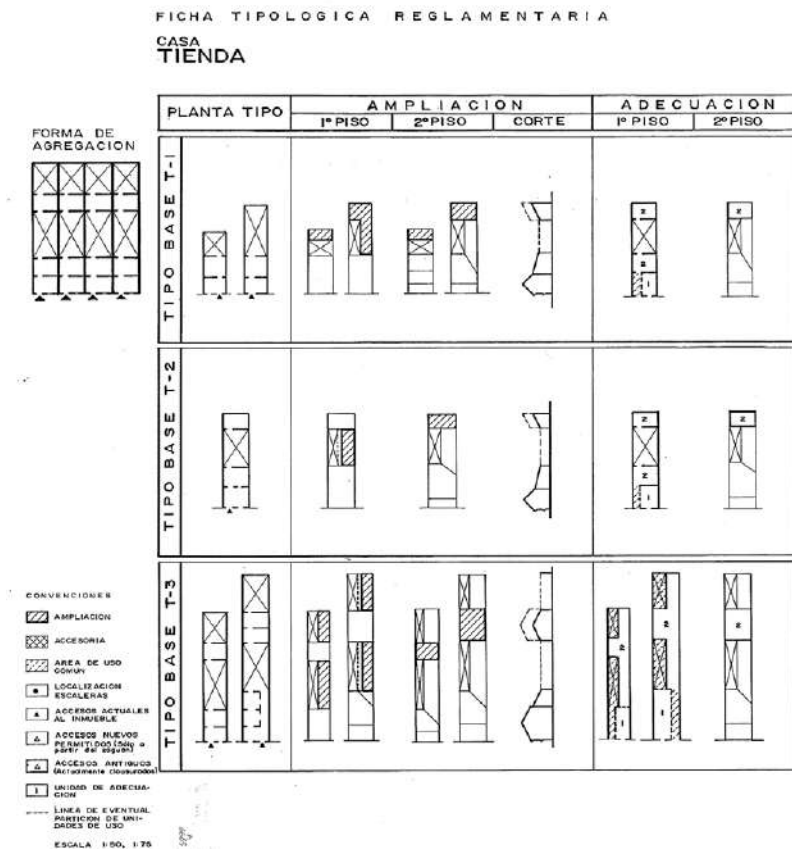


Figura 8. Ficha tipológica reglamentaria: casas - tienda Mompo.

Fuente: Archivos digitales de Mompos, suministrados por la Subdirección de Bienes Muebles, del Ministerio de Cultura de Colombia en 2006 y 2009

APROXIMACIONES AL URBANISMO Y LA ARQUITECTURA COMERCIAL EN SANTA CRUZ DE MOMPOX DURANTE EL SIGLO XVIII

Sin obviar la importancia de la arquitectura y del desarrollo urbano del pueblo de Mompos referenciada por varios autores, llama la atención el hecho de que la información cartográfica o planimétrica propia del periodo de la colonia es escasa y, además, en los trabajos históricos utilizados durante la investigación no se encuentra ninguna referencia directa o indirecta sobre ella. De tal modo que durante el desarrollo de este estudio, la búsqueda de fuentes cartográficas no arrojó muchos resultados positivos.⁴⁴

44. Realizada en los fondos de la mapoteca del Archivo General de la Nación, en los atlas históricos colombianos (Acevedo, 1975, Blanco, 1992 e IGAC, 1985), en la subdirección de bienes muebles del Ministerio de Cultura de Colombia y en trabajos arquitectónicos de Mompos

Una de las cosas más notorias que se puede observar en toda la cartografía histórica en la que se representa al Nuevo Reino de Granada es que la villa de Mompox aparece siempre referenciada y su ubicación parece no haber cambiado en el espacio. De la cartografía histórica se destaca el *Croquis de la provincia de Mompós formado por el gobernador de ella en enero de 1844* (AGN, Mapoteca 6, Ref. 80)⁴⁵ en donde se referencia a Mompós y sus cercanías, se presentan detalles de los caminos terrestres que unen al puerto con otras provincias, poblados, cantones, villas y agregaciones pero no aparece información concreta sobre el casco urbano de Mompox como tal y, se anota en el mapa que los límites de los cantones no están delimitados con precisión.

Tan sólo en dos de los trabajos arquitectónicos utilizados para el desarrollo de este trabajo se encontraron cuatro planos que hacen referencia directa al poblado de Mompox. Uno de ellos y tal vez el único que se puede catalogar como fuente histórica es el *Plano del río Magdalena sobre Mompox en 1803*, perteneciente al servicio geográfico del ejército de Madrid, ubicado en el Archivo General de Indias, mapoteca histórica, sección Colombia, plano 92 y que se encuentra publicado en una de las obras de Alberto Corradine (1981: 45). No obstante, en este plano sólo aparecen las estructuras ribereñas de la primera cuadra de la villa de Mompox (actualmente las manzanas ubicadas entre la calle de la Albarrada y la calle del Medio).

Los planos restantes corresponden a tres imágenes que muestran el desarrollo urbano de Mompox en el siglo XVII, XVIII y XIX y aparecen publicados en la *Guía Ciudad Histórica de Santa Cruz de Mompox* de Colcultura (1991: 32, 36, 40)⁴⁶. Se debe aclarar que en esta publicación no se referencia el autor de los planos ni las fuentes utilizadas para recrear este desarrollo urbanístico. Así mismo, tampoco se señala cuáles fueron los parámetros utilizados para medir el crecimiento del puerto, razón por la cual estos datos fueron tomados con reserva.⁴⁷ También resultaron de gran utilidad los

45. Este mapa se encuentra también publicado en el *Atlas de Cartografía Histórica de Colombia* de 1985, (como lámina L), elaborado por el IGAC.

46. Estas imágenes fueron utilizadas para crear el Mapa 7 del Capítulo 2 de esta investigación. Archivos en formato .tiff de estos planos, junto con otra información urbanística de Mompós, fueron suministrados por la Subdirección de Bienes Muebles del Ministerio de Cultura de Colombia en el año 2006 y 2009.

47. Todo parece indicar que estos planos de desarrollo urbano fueron realizados por el arquitecto Augusto Corradine, probablemente utilizando fuentes documentales como el plano de 1803, la plancha de Mompós 54-1-B de 1997 elaborada por el IGAC y una valoración arquitectónica de los predios coloniales que existen en el casco histórico del puerto elaboradas por el mismo Corradine.

planos y análisis arquitectónicos sobre los espacios comerciales, asociados en algunos casos a la vivienda, también desarrollados por Corradine.

En este trabajo se parte del hecho que Mompós ha logrado conservar en gran medida condiciones y características de su arquitectura y urbanismo colonial y en esta medida, permite realizar aproximaciones más acertadas sobre las posibles condiciones comerciales de dicho periodo, especialmente en el siglo XVIII. En ese sentido, la observación se ajustó básicamente a una escala urbana de estudio arquitectónico, aunque sin dejar de tener en cuenta algunos aspectos relevantes sobre los orígenes del asentamiento y la dinámica de ocupación de sus territorios circundantes, de los cuales se presume provino buena parte de la vida urbana de Mompox.

En el escenario urbano, se observaron las dimensiones de los espacios comerciales y la relación que pudiera darse con los espacios portuarios a través de los recorridos de mercancías, los productos y las personas. Lo anterior permitió visualizar con un poco más de detalle, los espacios que presentan una mayor jerarquía comercial y la relación que poseen estas zonas con los espacios públicos y religiosos más importantes de la villa.

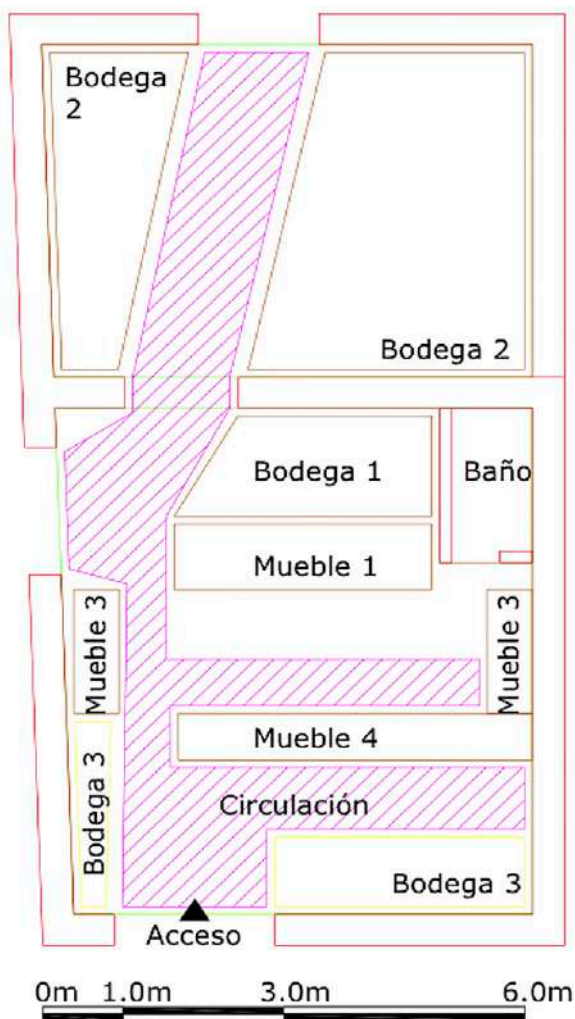


Figura 9. Análisis de distribución del espacio interior de una tienda colonial ubicada en el pueblo de Mompós.

Fuente: Plano elaborado durante la fase de campo de la investigación



Figuras 10-17. Detalles del espacio interior y mobiliario de la tienda.

Fuente: Fotografías del autor tomadas durante el trabajo de campo en el año 2009

El soporte para este análisis arquitectónico estuvo sustentado y complementado con la realización de la valoración tecno-económica, levantamiento de planos de plazas e inmuebles efectuados durante el trabajo de campo. Un trabajo analítico que no se había realizado para el poblado y que se constituye en un aporte significativo para el dimensionamiento portuario de Mompox.

A partir de la identificación de las tipologías arquitectónicas comerciales, entendidas como la forma de organización y distribución de los espacios al interior de una edificación, entre las que se pueden observar espacios dedicados exclusivamente al comercio y otros que comparten dicha actividad con la vivienda, se procedió a realizar una cuantificación de las áreas dispuestas para el intercambio comercial, haciendo una suma de áreas tal y como se puede observar en las Figura 9 a la Figura 17. Para realizar un análisis más preciso de las áreas comerciales de Mompox, se tomó como referencia la distribución de los espacios interiores de una casa – tienda que conserva totalmente su organización original del siglo XVIII, ubicada sobre la calle San Carlos en el sector de la plaza de La Concepción, local que posiblemente estuvo destinado a la venta de telas importadas durante los siglos XVIII y XIX. En el análisis de la distribución del espacio, se simuló la máxima ocupación de área posible en la tienda, lo cual permite identificar una distribución porcentual del uso del espacio (Tabla 10).

Tabla 10. Análisis de áreas de tienda del siglo XVIII sobre la calle San Carlos

	Área m ²	% del total	Volumen m ³	% del total	Capacidad Ton. 0,9 x m ³	% del total
Totales brutos de tienda	64,09	100,00%	160,225	100,00%	144,2025	100,00%
Área de muebles 1-2-3 y 4	7,16	11,17%	8,95	5,92%	8,055	5,92%
Área de bodega 1	3,76	5,87%	9,4	6,21%	8,46	6,21%
Área de bodega 2	17,39	27,13%	43,475	28,74%	39,1275	28,74%
Área de bodega 3 espacios auxiliares	3,7	5,77%	9,25	6,11%	8,325	6,11%
Área dedicada a baño actualmente sumada al área de almacenamiento	2,3	3,59%	5,75	3,80%	5,175	3,80%
Lugares de Circulación	18,67	29,13%	46,675	30,85%	42,0075	30,85%

Lugares de Maniobras	11,11	17,33%	27,775	18,36%	24,9975	18,36%
Almacenamiento: Muebles + Bodegas + Baño	34,31	53,53%	76,825	50,78%	69,1425	50,78%
Totales netos de tienda		100,00%	151,275	94,41%	136,1475	94,41%

Fuente: Construcción propia a partir de valoración tecno-económica realizada en el sitio

De esta manera, se determinaron los siguientes usos del espacio en la casa – tienda: 1) Muebles o Anaqueles 1-2-3 y 4 a los cuales se les asignó una altura de 125 cm.; 2) Bodegas 1-2 y 3 a las cuales se les asignó una altura de 250 cm.; 3) Baño moderno, el cual fue sumado como área de bodega, al no existir este tipo de ocupación del espacio en el siglo XVIII; 4) Lugares de circulación que son las zonas para el acceso y salida de bienes y persona en el predio y; 5) Lugares de maniobra que son las zonas en donde se realizan las operaciones de manipulación de los productos almacenados. En la Figura 9 los lugares de maniobra no fueron representados debido a que son zonas muy pequeñas y específicas que no pueden graficarse en la escala del plano presentado.

Ahora bien, los lugares de circulación y lugares de maniobra son valores que son restados a la capacidad total de almacenamiento del predio, ya que son espacios que necesariamente deben estar presentes al momento de almacenar y por ende reducen la capacidad del predio. Para realizar el cálculo del peso/volumen de este espacio comercial, en primera instancia se consideró un valor promedio de 1,6 ton/m³, con base en los valores del promedio máximo entre materiales pétreos y maderas (Tabla 11).

Tabla 11. Materiales y pesos volumétricos		
PIEDRAS NATURALES	Máximo ton/m ³	Mínimo ton/m ³
Arcillas	2.50	1.75
Areniscas (chilucas y canteras)	2.45	1.75
Areniscas Secas saturadas	2.50	2.0
Basaltos (brazo, laja, etc.)	2.60	2.35
Basaltos Secos saturados	2.65	2.45
Granito	3.2	2.4
Mármol, piedras calcáreas	2.6	2.55
Riolita	2.55	2.05
Pizarras	2.85	2.35
Tepetates	1.95	1.3

Tezontles	1.55	1.15
Calizas	2.85	2.45
Promedio máximo	2.5	—
MADERA	Máximo ton/m³	Mínimo ton/m³
Álamo seco	0.59	0.39
Caoba saturada	1.00	0.70
Cedro blanco seco	0.38	0.32
Cedro rojo	0.55	0.40
Cedro rojo seco saturado	0.70	0.50
Oyamel	0.65	0.55
Encino saturado	1.00	0.80
Pino saturado	1.00	0.80
Fresno seco	0.95	0.57
Ocote seco	0.80	--
Palma real seca	0.70	0.60
Roble blanco seco	0.80	--
Roble rojo o negro seco	0.70	--
Roble (otras especies) seco	0.95	0.85
Promedio máximo	0.78	—
Promedio máximo de peso por m ³ entre materiales		1,6 ton/m ³

Fuente: Construcción propia empleando datos consultados del sitio web de Construaaprende

No obstante, se planteó que las 1,6 ton/m³ estimadas como el total bruto de almacenamiento no podía ser el valor empleado para proyectar la capacidad de almacenamiento del puerto, debido a que las casas-tiendas ni el pueblo como tal puede contener realmente el 100% de su capacidad de almacenamiento y además, según los datos históricos, Mompox al ser un lugar de paso constante de mercancías y sitio de bodegaje debió poseer una capacidad de almacenamiento fluctuante y, en los momentos en que el puerto se encontraba en su tope de almacenamiento, dicha situación no debió durar más que unos cuantos días. Por lo tanto, se consideró un valor aproximado de 0,9 ton/m³, que corresponde al 60% de las 1,6 ton/m³ estimadas preliminarmente.

De esta forma la capacidad de almacenamiento que se hizo para esta vivienda se generalizó para el resto de los inmuebles de la villa, usando

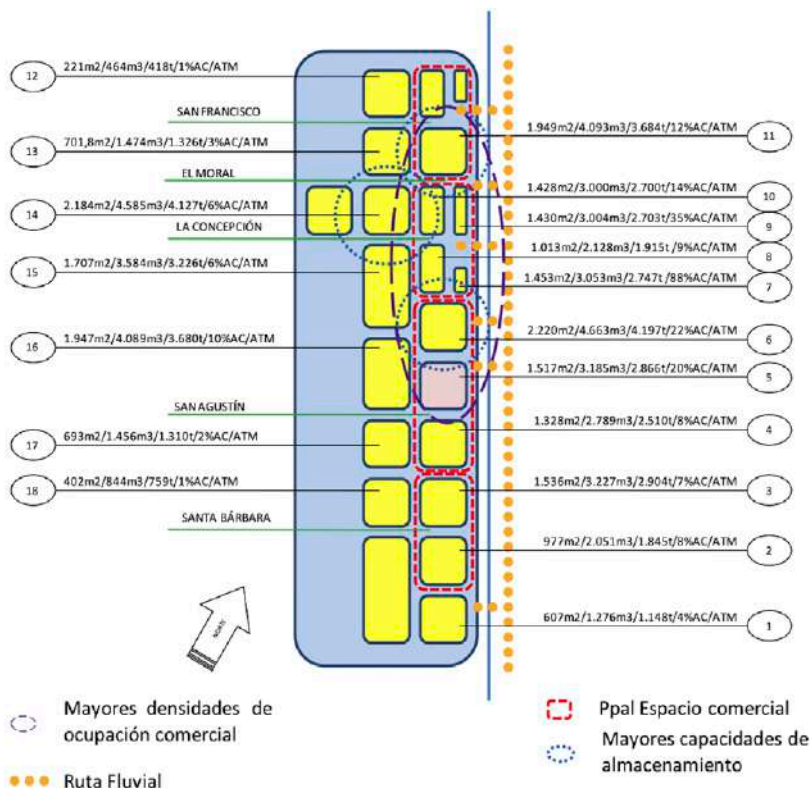
proporcionalmente los porcentajes de volumen con el fin de establecer la posible capacidad comercial neta del puerto. En la Tabla titulada *capacidad comercial estimada para el puerto de Mompox por manzanas* (Anexo 5), para los criterios de selección y medición se tomaron exclusivamente las viviendas catalogadas como: “casa-tienda” en los lugares para los cuales existen levantamientos de Colcultura. Se presentan dos tipologías: la primera es una casa tienda alargada, sin espacios de habitación visibles y se asume que su área construida ha sido dedicada completamente al comercio – bodega. La segunda, es una vivienda con espacios de habitación regulares, de la cual se tomó sólo el espacio sobre la fachada como área comercial. Se hacen algunas excepciones en la consideración de los inmuebles que por su disposición urbanística y arquitectónica claramente pueden entenderse como espacios comerciales. Igualmente se consideró un valor del 51% neto para el área del espacio comercial bruto de cada predio debido a que se restó el 31% de los lugares de circulaciones y el 18% de lugares de maniobras y finalmente se consideró una altura promedio de 2,5 metros para el cálculo del volumen útil.

CAPACIDADES DE ALMACENAMIENTO Y PORCENTAJE COMERCIAL DE MOMPOX

La cantidad de espacios dedicados a actividades comerciales en Mompox fue amplia, según las mediciones realizadas respecto de las áreas de las viviendas que tipológicamente muestran haber sido concebidas para las actividades comerciales total o parcialmente (Corradine, 1981: 40 y datos recuperados durante el trabajo de campo de este estudio). De esta manera se identificaron aspectos sobre el uso y capacidad comercial importantes (Figura 18 y Anexo 5).

Al analizar los espacios con mayores densidades de uso comercial, medidos a partir de la ocupación comercial respecto del resto del área de la manzana; se concluye por ejemplo que la zona entre San Francisco y San Agustín, entre la Carrera 1ª y 2ª presentan la mayor densidad, y en esta medida, corresponde a la zona con mayor vida urbana durante la colonia. En contraposición se observa que el sector de Santa Bárbara, en el cual las dinámicas pudieron ser de menor impacto, sus densidades comerciales son comparativamente más bajas.

Asimismo, los espacios comerciales con mayores capacidades de almacenamiento se encontraron en la manzana contigua a la plaza de San



Orden de presentación de datos: Área comercial/Volumen estimado/Toneladas estimadas/Densidad de ocupación comercial:
Área comercial de manzana/Área total de manzana.

En el esquema algunas manzanas se agruparon por cuestiones gráficas.

El cálculo de volumen útil se realizó restando el 31% de circulaciones y el 18% de maniobras dentro del espacio comercial.

Figura 18. Esquema de capacidad de almacenamiento por manzanas en Mompox.

Fuente: Construcción propia a partir de valoración tecno-económica, el levantamiento de inmuebles de Colcultura de 1993 y documentación histórica

Francisco hacia el sur entre las carreras 1ª y 2ª y las calles 19 y 20, que corresponde en el esquema (Figura 18) al bloque número 11, en las manzanas contiguas a la plaza de La Concepción hacia el sur, también entre la carrera 1ª y 2ª y las calles 16 y 17ª que corresponde al bloque número 6; se observa igualmente una manzana sobre las carreras 2ª y 3ª, atrás de la plaza de La Concepción con alta capacidad, entre calles 20 y 21 y que corresponde al bloque número 14 (ver Figura 18 y Tabla 12)⁴⁸.

48. Antes de iniciar la observación de los resultados de este ejercicio es importante aclarar que la Figura 18 y la Tabla 12 son productos complementarios e interrelacionados, en la medida que la numeración que se presenta en el gráfico/esquema tiene como único fin la identificación de la manzana o grupo de manzanas en la primera columna de la Tabla.

Tabla 12. Estudio de áreas comerciales en la villa de Mompox en el siglo XVIII					
MANZANAS O GRUPO DE MANZANAS	ÁREA TOTAL MANZANA M² (ATM)	ÁREA COMERCIAL M² (AC)	VOLUMEN APROX M³	CAPACIDAD EN TONELADAS	% COMERCIAL POR MANZANA. (AC/ATM)
1	16.535,00	607,40	774,44	1.239,10	3,67%
2	12.395,00	976,60	1.245,17	1.992,26	7,88%
3	16.843,00	1.536,90	1.959,55	3.135,28	7,29%
4	12.063,00	1.328,32	1.693,61	2.709,77	8,49%
5	4.945,00	1.516,64	1.933,72	3.093,95	19,96%
6	9.615,00	2.220,50	2.831,14	4.529,82	21,57%
7	1.658,00	1.453,80	1.853,60	2.965,75	87,68%
8	11.184,00	1.013,52	1.292,24	2.067,58	9,06%
9	4.111,00	1.430,35	1.823,70	2.917,91	34,79%
10	10.545,00	1.428,46	1.821,29	2.914,06	13,55%
11	17.323,00	1.949,13	2.485,14	3.976,23	12,39%
12	22.538,00	220,99	281,76	450,82	0,98%
13	22.203,00	701,80	894,80	1.431,67	2,69%
14	17.195,00	2.183,74	2.784,27	4.454,83	5,66%
15	25.636,00	1.707,08	2.176,53	3.482,44	5,77%
16	17.328,00	1.947,06	2.482,50	3.972,00	9,55%
17	22.320,00	693,31	883,97	1.414,35	2,34%
18	27.376,00	401,71	512,18	819,49	1,10%
TOTAL	271.813,00	23.317,31	29.729,57	47.567,31	8,58%

Fuente: Tabla elaborada con base en las tipologías identificadas por el Instituto Colombiano de Cultura en el año 1993

Los datos generados por la medición de m²(ATM. Área total de manzana) / m³(AC. Área comercial) / Porcentaje comercial por manzana (AC/ATM), sugiere información interesante en el sentido de las proporciones entre las áreas comerciales vs. áreas totales de manzana ya que a medida que el porcentaje comercial⁴⁹ de los espacios centrales de Mompox aumenta, las áreas de las manzanas disminuyen dramáticamente.

49. Porcentaje comercial entendido como las áreas en un predio dedicadas específicamente al comercio en relación con el área total de la manzana.

El hecho que sobre las manzanas más pequeñas prime la actividad comercial en detrimento de otras actividades, genera un aumento de las áreas dedicadas a la circulación, de esta forma, la calle adquiere una connotación jerárquica en la dinámica urbana, superior a la que se puede dar en lugares menos centrales de la villa; de igual forma, estos espacios con altas densidades de ocupación comercial indican un alto grado de especialidad y exclusividad en el uso del espacio.

Consecuentemente con la relación centro-periferia de organización de las clases sociales, el comercio tuvo una disposición respecto del tipo de producto, origen y destino, así como respecto de los clientes a los cuales se les ofertó el mismo. Se plantea, con base en las valoraciones tecno-económicas realizadas, en las diferentes visitas a lugares comerciales del poblado y en la información brindada por algunos historiadores y habitantes del pueblo, que los productos más exclusivos como los bienes importados (telas), estuvieron concentrados en torno de la plaza de La Concepción y a medida que el producto era más convencional o popular se emplazó en lugares de comercialización cada vez más externos como la plaza de San Francisco o Santa Bárbara. No obstante, este es un tema sobre el cual se debe trabajar en futuras investigaciones con mayor profundidad, buscando la relación entre los productos comercializados y el lugar específico escogido por los vendedores para ser comercializados, lo cual llevaría a construir un panorama más completo de la historia de la vida urbana de Mompox durante la colonia.

En la Figura 19 se puede observar con mayor detalle algunos aspectos reportados anteriormente, respecto de la jerarquía comercial de las manzanas 6, 11 y 14. En ellas se presentan las mayores capacidades de almacenamiento potencial, pero además, están asociadas a los principales espacios públicos del borde de la Albarrada de Mompox; otro aspecto claramente visible con el apoyo de la figura, se refiere a la disminución de las áreas de las manzanas en la medida que se acercan a la plaza de La Concepción (ver línea azul en la Figura 19).

En la Figura 20 se puede observar claramente cómo las manzanas en proximidades a la plaza de La Concepción y la plaza de San Francisco (para este análisis identificadas como las manzanas No. 6, 7 y 9) presentan altas densidades comparativas de ocupación comercial respecto de las demás manzanas de la villa, ratificando su jerarquía comparativa en materia de vi-

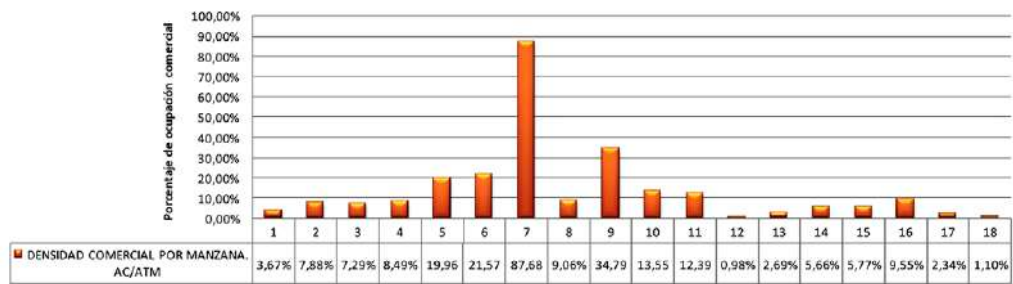


Figura 20. Porcentaje comercial por manzana en la villa de Mompox durante el siglo XVIII.
Fuente: Construcción propia a partir de valoración tecno-económica, mediciones realizadas sobre los levantamientos arquitectónicos del Instituto Colombiano de Cultura de 1993 y datos de campo

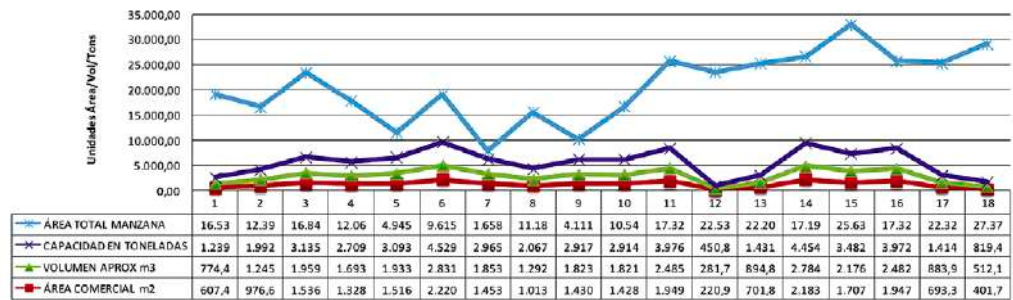


Figura 19. Comparación por manzanas de la actividad comercial en la villa de Mompox durante el siglo XVIII.
Fuente: Construcción propia a partir de valoración tecno-económica, mediciones realizadas sobre los levantamientos arquitectónicos del Instituto Colombiano de Cultura de 1993 y datos de campo

talidad urbana en relación con el río Magdalena. La plaza de Santa Bárbara (No. 1 y 2) por el contrario, posee valores relativamente bajos.

El área urbana de Mompox durante el siglo XVIII alcanzó una capacidad comercial estimable en unas 48.000 toneladas, según las mediciones realizadas en este estudio, distribuidas en aproximadamente 23.000 m², que como veíamos anteriormente se concentraron principalmente en torno de la plaza de La Concepción.

Considerando los potenciales volúmenes y capacidades de los espacios comerciales de Mompox, las incógnitas que surgen están directamente relacionadas con la capacidad de transporte que pudo movilizar estas mercancías por el río Magdalena hasta la villa puerto. En este sentido se realiza una aproxima-

ción al dimensionamiento de tales capacidades, observando el posible comportamiento del transporte fluvial y específicamente del bogaje en canoas o champanes, como uno de los transportes más usados y más referenciados durante periodo colonial en el siglo XVIII por los registros históricos.

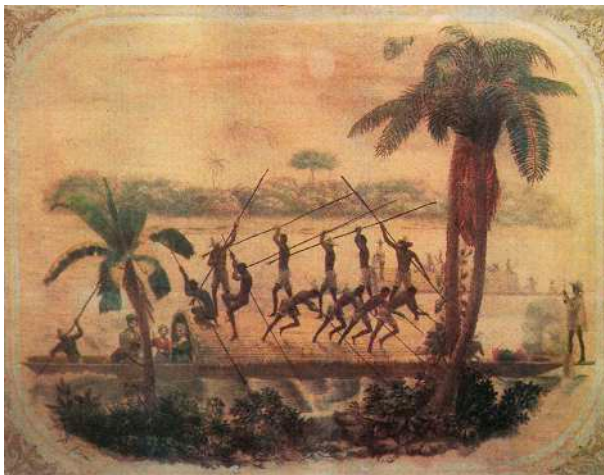


Figura 21. Representación de un champán de 1851, sobre porcelana.

Fuente: Tomado del texto *A todo vapor* (Montaña, 1996: 42)

CAPACIDADES DE CARGA DE LOS CHAMPANES

El champán fue una tipología de embarcación fluvial de amplio uso

y fama durante el siglo XVIII en el río Magdalena (Figura 21). Sin embargo, también existieron otras embarcaciones para el transporte de bienes y personas por esta arteria fluvial, sin que lo anterior supusiera una notoria preferencia por el champán por viajeros y comerciante, debido a sus capacidades de carga y facilidad de desplazamiento.⁵⁰ Sobre esta embarcación en el año de 1801, en su diario de viaje por el río Magdalena Alexander von Humboldt reseñó:

"Nuestro champán tenía 23.5 metros de largo y 2 metros de ancho en el centro, ambos extremos terminaban en punta. El piso es exactamente rectangular, una forma incomoda pero ciertamente necesaria para la estabilidad. El centro del champán (3/5 del mismo) es curvado, cubierto con un elevado toldo de seis pies de altura, de palmera tupida. En el extremo posterior libre, se hace fuego, y allí, mudos y con expresión de misteriosa importancia, están el timonel y delante de él, el piloto. El timonel dirige con el remo, a una orden del Piloto. En la parte delantera libre (parte descubierta) trabajan seis hombres, arriba sobre el toldo cuatro, todos a la palanca con varas bifurcadas en el extremo, largas de doce a dieciocho pies. La forma en que estos bogas trabajaban es muy rítmica [...] Los champanes van muy cargados (los grandes llevan 100 a 110 fardos de diez arrobas, el nuestro ochenta fardos) y el piso tiene una forma muy incómoda; sólo su estrechez en los extremos son favorables" (Noguera, 1980: 147).

50. Para datos de embarcaciones fluviales véase entre otros: Montaña, 1996; Noguera, 1980 y Posada, 1989.



Figura 22. Principales plazas comerciales de Santa Cruz de Mompox.

Fuente: Construcción propia a partir de los levantamientos realizados por el Instituto Colombiano de Cultura en 1993 y documentos históricos del periodo

Para poder comprender de mejor modo los sistemas de transporte que llegaron y pasaron por Mompox y así, complementar y contrastar los datos de capacidad de carga del puerto, se consideró oportuno realizar un ejercicio especulativo de estimación de carga y de las posibilidades de movilización de mercancías y productos en los champanes. Para ello se tuvo en cuenta principalmente, la descripción que de los champanes efectuó Humboldt anteriormente referenciada (en Noguera, 1980: 147) aunque, es preciso anotar que debieron existir embarcaciones tipo champan o denominadas en su época como tales, no necesariamente iguales a las reseñadas por el explorador alemán, las cuales podrían contar incluso, con capacidades de carga superior a las 70 toneladas (Posada, 1980).

Sin embargo, al poner en marcha el ejercicio especulativo para dimensionar el transporte de mercancías por el río, se planteó un escenario en el cual se consideraba una base constante de almacenamiento mensual de mercancías y productos del 50% (24.000 toneladas) de la capacidad de almacenamiento total estimada en el puerto de Mompox (48.000 toneladas), con base en los siguientes supuestos: 1) que el 50% es un valor promedio útil para efectuar cálculos estimativos, 2) que según las referencias bibliográficas e históricas sobre Mompox, este puerto se caracterizó por poseer una constante y destacada actividad comercial, 3) que la utilización de los espacios comerciales del puerto no siempre fue del máximo de su capacidad, 4) y que

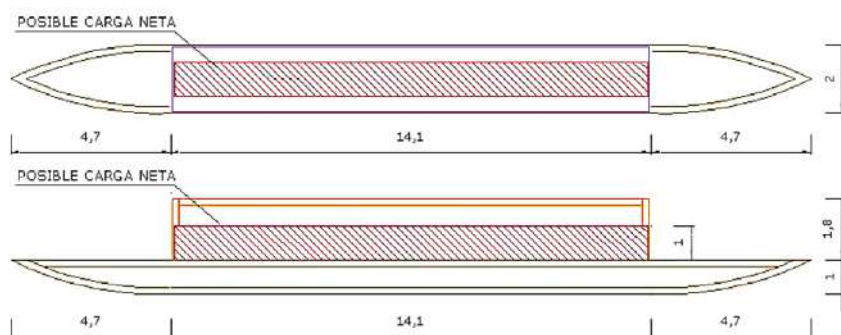


Figura 23. Capacidad de carga del champán descrito por Humboldt en 1801.

Fuente: Construcción propia a partir de la descripción de Humboldt (en Noguera, 1980: 147) y de imágenes históricas de estas embarcaciones

además, parte de este almacenamiento permanente de productos pudo llegar por tierra y, 5) que a su vez Mompox se asumió una parte del consumo de los productos almacenados allí.

Según lo muestra la localización de los lugares con mayores capacidades de almacenamiento de Mompox (Figura 22), los sitios de entrada principal de productos fueron los puertos de las plazas de La Concepción, El Moral y San Francisco (Colcultura, 1994:116). Con base en los datos de la valoración tecno-económica desarrollada, los sitios de actividad comercial de las principales plazas del puerto contarían con una capacidad mensual aproximada de 24.000 toneladas, representadas en productos y bienes que entraban de los puertos de la región durante el periodo colonial.

Extrayendo los datos del champán descrito por Humboldt, el área central de un champán era la $\frac{3}{5}$ parte de la embarcación. La nave contaba con un área de 28 m² y una altura útil homogénea de 1 m, que le permitía contener un volumen de 16 m³ cuando se encontraba completamente cargado. Su capacidad disminuiría al considerar un espacio de circulación en ambos lados de la carga de unos 50 cm. De tal modo que tendría unos 8 m³ de volumen neto, considerando un peso por metro cúbico de 1,6 toneladas, dando como resultado una capacidad de transporte de mercancías de 12,5 toneladas aproximadamente (Figura 23).

Si en Mompox se contaba con una capacidad de carga mensual (1 mes equivale a 4 semanas) de 24.000 toneladas, se calcularía que durante un mes



Figura 24. Mercado de Mompox en el siglo XVIII.

Fuente: Imagen tomada del libro *A todo vapor* (Montaña, 1996: 16)

debieron llegar aproximadamente 1.920 champanes con una capacidad de 12,5 toneladas cada uno, lo que significaría un promedio de 480 champanes por semana, es decir unos 68,5 champanes por día (considerando una actividad comercial durante los 7 días de la semana). La carga de estas embarcaciones se repartiría, principalmente en 3 puntos importantes de cargue y descargue del puerto como eran las plazas de La Concepción, El

Moral y San Francisco, a cada uno de los cuales llegarían aproximadamente 23 champanes al día. Sin embargo, teniendo en cuenta la jerarquía y las instalaciones comerciales que poseían las plazas de La Concepción y San Francisco, serían estos sectores los que debieron mantener un mayor tráfico de embarcaciones, en detrimento de otras zonas ribereñas con capacidades portuarias como la plaza de Santa Bárbara.

La vitalidad del puerto, según estas consideraciones, estuvo concentrada especialmente entre los sectores de San Agustín (plaza de La Concepción) y San Francisco, en donde los intercambios comerciales se pudieron efectuar diariamente, observando que en ocasiones como los fines de semana o días de mercado, la dinámica de entrada y salida de mercancías desde la villa, ya fuera con origen y destino regional, así como a nivel del Nuevo Reino de Granada, podría haber sido mayor que en los días hábiles. A su vez, las fiestas populares y religiosas, eventos en los que confluían en el poblado una mayor cantidad de habitantes de lugares vecinos, pudieron generar momentos de exacerbación en la dinámica de la vida urbana de Mompox, que sumados a las actividades mercantiles del puerto configuraron, para los viajeros por el río Magdalena durante el siglo XVIII, la imagen de un puerto con albarradas arboladas de exuberante vegetación, atiborradas de pobladores llevando a cabo sus actividades cotidianas y comerciales, con un paisaje de fondo adornado de casas señoriales e iglesias imponentes (Figura 24).



Figura 25. Actividad comercial de las plazas de La Concepción y El Moral (Año 1937).

Fuente: Imágenes digitales de fotografías antiguas del sector, facilitadas por habitantes del pueblo durante el trabajo de campo en 2009. Fecha aproximada 1937, autor sin determinar.

Los datos y anotaciones anteriores, antes de ser concluyentes, plantean muchas más incógnitas en cuanto a la capacidad de carga del poblado pues, como se vio en el capítulo 3, la cantidad de embarcaciones que movía el comercio legal en la ruta Cartagena-Honda no era tan considerable. Más aún, según las guías y despachos estudiados para el s. XVIII, la cantidad de mercancía que se quedaba en Mompo, al parecer era mínima. Por lo tanto, existirían cuatro posibilidades viables para que el comercio en Mompo validara las cifras estimadas con este ejercicio. Una de ellas es que las mercancías legales que salían del reino hacia ultramar fueran considerables y que en Mompo se quedaran gran parte de ellas. Sin embargo, lo primero puede ser probable, mientras que el hecho de que la mercancía se quedara o parara en Mompo no es muy viable, pues el interés se centraba en que los productos llegaran cuanto antes a la metrópoli. Otra posibilidad es que el mercado local, incluyendo sus dos variantes, legal e ilegal, tuviera una gran actividad y cantidad de mercancías circulando. A su vez, otra posibilidad es que la gran capacidad de carga del puerto haya sido asumida por actividades comerciales de contrabando a una escala exorbitante. Anotando para este punto, que si bien el contrabando era una actividad habitual y muchas veces

pasada por alto por los funcionarios hispánicos y los habitantes del periodo colonial, es poco probable que un tráfico ilícito a tal escala fuera aceptado y permitido por los funcionarios de aduana y entidades de control residentes en la villa o la capital de provincia. La última posibilidad es una sumatoria de actividades comerciales legales e ilegales de comercio local, provincial y de ultramar de múltiples direcciones. Aun así, la actividad portuaria del poblado representada en cargue, descarga, almacenaje y comercialización de productos debía ser sorprendente.

La anterior aproximación es el inicio de un rico y profundo espacio de estudio del comercio sobre el río Magdalena, el cual podría ahondar en el conocimiento de las embarcaciones, de los productos que se transportaron, sus volúmenes y pesos, no sólo para Mompo sino para otros puertos del Nuevo Reino de Granada (Figura 25).

LOS SECTORES Y RECORRIDOS COMERCIALES MÁS IMPORTANTES DE SANTA CRUZ DE MOMPO

En alusión a los sectores comerciales más importantes de Santa Cruz de Mompo se debe anotar que estos estuvieron ubicados en el sector comprendido entre las carreras 1ª y 2ª (templo y claustro de San Agustín y el templo y plaza de San Francisco). A continuación, se harán algunas consideraciones puntuales sobre esta parte del poblado (Figura 22) para definir los lugares con mayores concentraciones comerciales, su relación con las edificaciones representativas y los principales recorridos que pudieron hacer las mercancías y productos comerciales en el pueblo.

SECTOR DE SAN AGUSTÍN

En el sector de San Agustín (Figura 26), en su costado norte, existe una intensa ocupación de estructuras comerciales, especialmente sobre los callejones de San Agustín y de La Choperena. Tal densidad comercial, pudo incentivar una intensa dinámica entre la carrera 1ª o del río y la Carrera 2ª, la cual de cierta manera estaba regulada con la presencia del templo de San Agustín. Sobre la carrera 1ª, en la albarrada de La Choperena se puede observar dos accesos desde el río que coinciden con los callejones a los lados de San Agustín, los cuales facilitaron el acceso de personas y mercancías.

Posiblemente en esta zona la esquina de mayor actividad comercial y social pudo ser la que se forma al cruzar la Carrera 1ª con el callejón de San Agustín, debido a la confluencia de vías de alta densidad de ocupación comercial, a la cercanía con la albarrada de La Choperena y al acceso desde el río.

SECTOR DE LA PLAZA DE LA CONCEPCIÓN Y EL MORAL

La plaza de La Concepción se encuentra ubicada en el centro del casco histórico de Mompós. El elemento arquitectónico que sobresale de este sector es el edificio del mercado, construido durante la primera mitad del siglo XX. Esta estructura, que realza la importancia comercial de la plaza, opaca en cierta medida a la iglesia principal del pueblo, que posee el mismo nombre de la plaza. Tal característica no se presenta en las otras plazas ribereñas del puerto, donde los edificios más destacados son los religiosos. Así mismo, esta plaza cuenta con un importante acceso al río por medio de escalinatas que no se encuentra en ningún otro lugar de la zona ribereña del poblado.

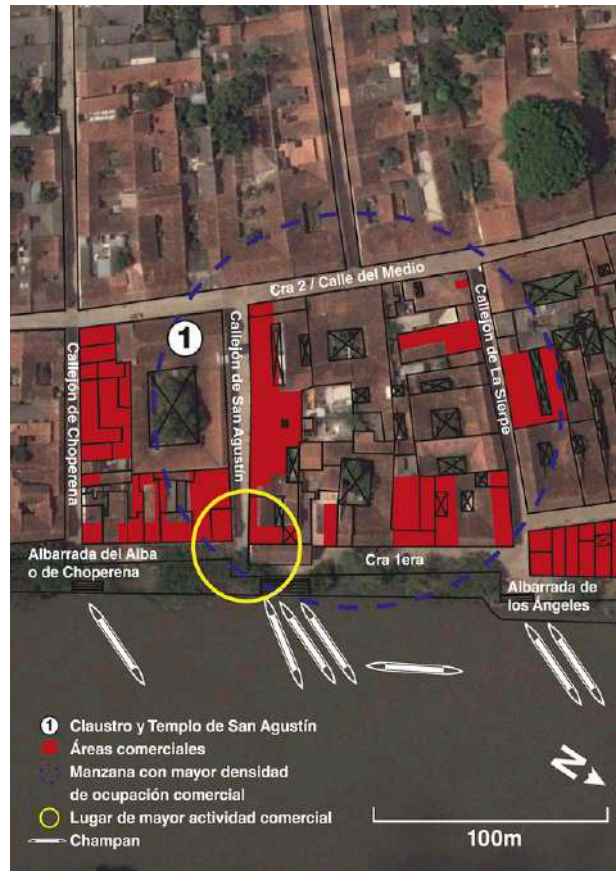


Figura 26. Sector de San Agustín.

Fuente: Construcción propia a partir de valoración tecno-económica, el levantamiento de inmuebles de Colcultura de 1993 y documentación histórica

De igual forma, este sector (Figura 27) cuenta también con una estructura espacial muy singular. Se destaca el segmento del callejón de San Cayetano que une dos plazas: la de La Concepción ubicada sobre el puerto y la del Tamarindo o de Bolívar, sobre la calle 2ª; en torno de las cuales se concentraron en forma masiva actividades comerciales a lo largo y ancho de sus espacios disponibles. Así mismo, en la Plaza de la Concepción, en su costado derecho, se encuentra la albarrada de Los Ángeles, constituida

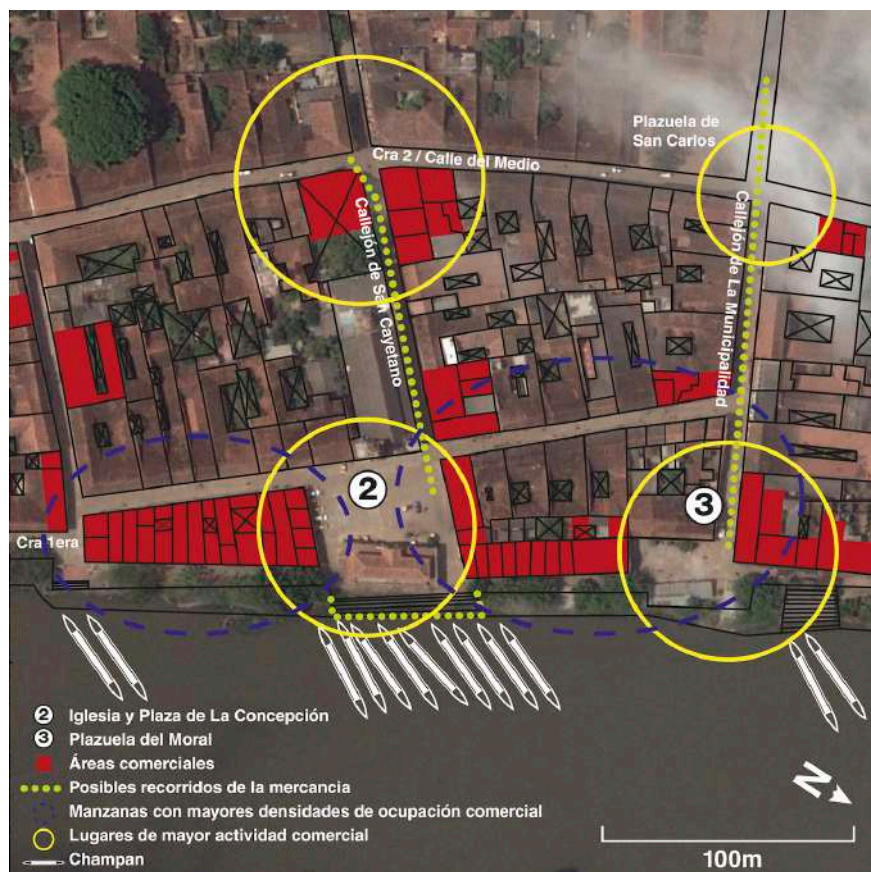


Figura 27. Sector de la plaza de La Concepción y El Moral.

Fuente: Construcción propia a partir de valoración tecno-económica, el levantamiento de inmuebles de Colcultura de 1993 y documentación histórica

por una estructura destinada para el bodegaje y venta de mercancías, que según el arquitecto Álvaro Castro Abuabara, fue uno de los primeros centros comerciales, en el sentido contemporáneo de la palabra, construidos en el Nuevo Reino de Granada.⁵¹

También se encuentran sobre la calle de San Juan viviendas con predios generosos que indican su potencial ocupación por grupos humanos con gran poder adquisitivo como: encomenderos, representantes del gobierno, terratenientes, marquesados y comerciantes. En la zona más próxima al templo matriz se construyeron los portales de La Concepción. De hecho, durante el trabajo de campo de este estudio, en esta calle se encontró la estructura de una anti-

51. Comunicación personal en el año 2009.

gua tienda destinada para la venta de tela importada (Figura 9) y, según reportaban los habitantes, también en este sector funcionó un importante banco, que se ubicó en la esquina oriental de esta calle.

En el callejón de la Municipalidad de la plaza de El Moral, se observa un fenómeno semejante al del callejón de San Cayetano, ya que une las plazuelas de El Moral y de San Carlos, formando un eje de circulación de baja intensidad comercial en el cual se ubicaron dos referentes administrativos importantes de la monarquía hispánica: la Casa de la Aduana, sobre la plazuela del Moral y la Casa del Cabildo, en la orilla norte del callejón.

SECTOR DE LA PLAZA DE SAN FRANCISCO

La plaza de San Francisco está ubicada en el extremo norte del

pueblo. Sería esta la primera plaza ribereña que encontrarían los viajeros que “subieran”, en contra corriente por el río Magdalena haciendo la ruta Cartagena de Indias-Mompox- Santa Fé. Las escalinatas antiguas que daban acceso al río ya no son visibles debido a que en época moderna se ha construido una plataforma de concreto, de los muros de la albarrada hacia el río, que sepultó estas estructuras y que permitió que se ganará una importante porción de terreno al río.⁵² Aunque respecto al acceso portuario, es pertinente anotar que las dimensiones de su espacio no resultan consecuentes con la dimensión de la operación comercial que se pudo dar en la plaza y su entorno,. Lo anterior en función a que la manzana al sur de la plaza, entre la Carrera 1ª y 2ª, cuenta con una de las más altas capacidades de almacenamiento de todo el poblado.



Figura 28. Sector plaza de San Francisco.

Fuente: Construcción propia a partir de valoración tecno-económica, el levantamiento de inmuebles de Colcultura de 1993 y documentación histórica

52. Aunque en los mapas de Colcultura (remitirse a Figura 28) se grafican las escalinatas mencionadas.

Según la valoración tecno-económica que se puede hacer de este sector se trata de un espacio con fuerte tendencia residencial, pero en la cual el comercio presenta altas proporciones y por lo tanto se constituye en un sector con dualidad respecto de las tendencias en el uso del suelo durante la colonia.

ANOTACIONES SOBRE EL ANÁLISIS DEL DESARROLLO URBANO Y ECONÓMICO DE MOMPOX

La selección de un lugar de emplazamiento para una ciudad puerto española durante la colonia no pudo ser fruto de un proceso de planeamiento exhaustivo sino más bien, de ejercicios de ocupación relativamente fortuitos, ligados a la presencia en dichos lugares de vías de comunicación (terrestres, fluviales y marítimas) entre comunidades locales de nativos en las cuales confluyeran factores, como la presencia de recursos mineros o posibilidades de explotación agrícola o pecuaria (Bernard y Zambrano, 1993: 29; Téllez, 1995:16).

Como se ha explicado, el aspecto central que condicionó la relevancia de la villa de Santa Cruz de Mompos como lugar estratégico en el contexto del Nuevo Reino de Granada está relacionado con el cruce de caminos (Daza, 2009:54). En principio y con toda la jerarquía como vía de comunicación principal está el paso del río Magdalena frente del pueblo pero también, la confluencia de los principales caminos reales, que fundamentalmente fueron canales para la movilización de los tres principales intereses hispánicos y de la instauración de su nuevo orden: explorar, controlar y explotar la tierra y las gentes del Nuevo Reino (Bernard y Zambrano, 1993:26).

La economía colonial y el consecuente impulso en materia de control y ordenamiento del territorio que buscaron establecer los españoles asentados en Mompos fueron también otros de los factores determinantes para la permanencia del asentamiento inicial y de la posterior consolidación de la villa de Mompos. Los encomenderos trataron de crear unos linderos a sus provincias, fundando lugares de control militar en el río Magdalena, debido a que era una ruta de alta prioridad para el comercio, pero también un accidente geográfico que facilitaba la organización de los territorios puestos a su disposición y de las encomiendas a ellos asociadas.

En ese orden de ideas, para poder comprender la estructura poblacional de la Depresión Momposina y especialmente del área de influencia de Mompos,

hay que darle el lugar jerárquico que debe ocupar la incidencia del sistema de transporte y comunicación acuático, no sólo en la escala del Nuevo Reino de Granada o sus vínculos a nivel trasatlántico, sino, al interior de la cuenca del Magdalena y su espacio anegadizo y laberíntico próximo, donde posiblemente poseer una canoa era algo muy normal (Herrera, 2002:48)(Mapa 2 y Mapa 6).

Las características físico-espaciales de la depresión Momposina, conllevan a que los grupos humanos que viven y explotan esta zona posean una movilidad constante, un nomadismo rural inherente que se acomoda a las dinámicas variantes de su territorio, pero también al impacto que dichas características tienen sobre la economía de la región y la forma de sus asentamientos dispersos y de difícil comunicación terrestre. Sin embargo, se debe dejar claro que las actividades de supervivencia de la población nativa estuvieron ligadas a la caza y la pesca, pero también a la agricultura (Herrera, 2002: 284; Bernard y Zambrano, 1993: 29) lo cual supone un conjunto de asentamientos relativamente estables, aunque su organización no haya estado completamente estructurada bajo los cánones de la corona española, menos aún en áreas rurales remotas.

Un conjunto de 6 encomiendas (IGAC, 2002:92) se referencian en la posible área de influencia cercana de Mompox, lo cual implicó una importante dinámica de ida y vuelta entre los distintos puntos de la orilla oriental y la occidental del río Magdalena donde se ubicó el poblado. De esta forma el borde ribereño de Mompox pudo recibir un constante flujo generado por las actividades de control de los grupos encomendados y las actividades económicas complementarias producto de la agricultura y ganadería, respaldadas por las flotas de bogueros.

[...] en las primeras décadas del siglo XVIII, se aprecia una sociedad en la que había cierta especialización de la producción. En el oriente y sur de la provincia de Santa Marta primaba la ganadería, al nororiente y centro – occidente de la de Cartagena la agricultura, en la parte sur de esa misma provincia la minería y en las riberas del río Magdalena el transporte comercial y la agricultura. La mayoría de estas actividades se articulaban interna y externamente mediante comercio. Adicionalmente tenía lugar un activo comercio “de paso”, que se transportaba por la región, pero no era producido en ella, ni se destinaba a su consumo [...]” (Herrera, 2002:216).

Así mismo, durante el siglo XVIII se llevaron a cabo múltiples campañas de refundación especialmente sobre la ribera oriental del Magdalena, impulsadas por la clase dominante de la región y la monarquía colonial. El

relativo proceso de consolidación que lograron dichas campañas incide en la visibilización de una red de asentamientos “oculta” en torno de Mompox, que indica una amplia dinámica productiva y comercial en la región. De hecho, se puede notar una fuerte dinámica económica en el Nuevo Reino de Granada, en la cual Santa Cruz de Mompox fue protagonista ya que se sustentó no sólo en un paso obligado de mercancías del exterior por el puerto ribereño, sino por una intensificación de la dinámica y vitalidad en su entorno regional, fundada en la ganadería, el bogaje y en menor medida a la agricultura a través de las encomiendas y la merced de tierras.

Estas dinámicas fueron complementadas por la presencia de una estratificación socio-económica diversa, que permite pensar en la presencia de un mercado de consumidores amplio compuesto por empresarios independientes y dependientes de diversas actividades productivas. Hombres libres con deseo de comprar e invertir. Es importante resaltar que la base alimentaria de los colonos y pobladores de Mompox era insuficiente, lo que implicaba un fluido intercambio de productos y mercancías al interior del Nuevo Reino y con Ultramar. No obstante, la mayor parte de estos alimentos fue subsanada con la producción de las haciendas, granjas y rosas en los alrededores de Mompox, espacios principalmente bajo el control de élites de la misma villa.

La ocupación del territorio próximo a la villa permite imaginar un puerto que durante todo el siglo XVIII tuvo gran vitalidad, comparable a la de la villa de Honda, en donde las actividades productivas y comerciales activaron diariamente el movimiento de los puertos (Guzmán, 2002: 21). Adicionalmente, la dinámica territorial de la depresión Momposina influyó en las características del entorno urbano de Mompox y por ende en sus actividades comerciales, en tanto que el trazo del poblado, sus plazas, sus principales iglesias y sus tiendas se volcaron sobre las albarradas y sus puertos, consolidando un eje comercial longitudinal que se acopló a las determinantes naturales con sutileza y generosidad.

Las 48.000 toneladas estimadas como la capacidad comercial del área urbana de Mompox durante el siglo XVIII, es una cifra considerable en especial si se trata de un poblado colonial. Sin embargo, al no poder contrastar esta cifra con la capacidad comercial de otro puerto fluvial colonial o con algún puerto similar, son pocos los análisis comparativos que se puede realizar y por ende, el dimensionamiento a nivel de capacidad de carga puede verse limitado. No obstante, se espera que a futuro este tipo de análisis de capacidad comercial se proyecten en otros poblados coloniales, y así brindar valores más precisos.

5. EVIDENCIAS COMERCIALES DE LA VILLA DE SANTA CRUZ DE MOMPOX. EL REGISTRO ARQUEOLÓGICO

“Desafortunadamente sólo quedan en Mompox vestigios arqueológicos y evidencia documental de las edificaciones coloniales que albergaron la actividad comercial y gubernamental. Locales y depósitos con frente al río no son ya identificables como tales. Un mercado público de construcción reciente [...] ocupa el espacio donde tenía lugar la misma función al aire libre, en época colonial [...]” (Colcultura, 1994: 58).

MUESTREOS ARQUEOLÓGICOS REALIZADOS

Los muestreos arqueológicos de este trabajo se efectuaron una vez se reconocieron e identificaron las principales edificaciones y sectores presentes en el casco histórico de Mompós, utilizados con fines comerciales en el periodo colonial.⁵³ Con base en los estudios de tipologías arquitectónicas de Mompós, especialmente del trabajo de Corradine (1981), se identificaron tres tipos de lugares de actividad comercial en el poblado. Uno de ellos corresponde a los bienes inmuebles, cuya función enmarcada en el periodo de esta investigación fue comercial y que hasta el presente se siguen utilizando para estos fines, como algunas tiendas, bodegas, zonas de mercado y puertos. Otro tipo corresponde a los bienes inmuebles que a la fecha son utilizados con fines diferentes a los comerciales, pero que, por su información histórica y arquitectónica, se sabe fueron dedicados a actividades de intercambio tales como casas y patios. Finalmente, están las ruinas y espacios que hacían parte de los circuitos comerciales del pueblo y que fueron utilizados intensivamente para actividades comerciales, aunque estos lugares no son identificables

53. Los procedimientos arqueológicos del estudio se efectuaron bajo la autorización de intervención arqueológica No. 1027, expedida por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia - ICANH en el año 2008. Una versión del informe final entregado en el año 2010 para dar cierre a este trámite, puede consultarse en la biblioteca especializada de la entidad.

fácilmente, pues corresponden a caminos antiguos y zonas de embarque y descarga que han sido sepultados por rellenos o lozas de concreto.

Para llevar a cabo las excavaciones se planteó una estrategia de muestreo que consistió en la realización de sondeos de dimensiones de 40x40 cm. (con una profundidad aproximada de 60 a 80 cm.) y, cortes estratigráficos (con niveles arbitrarios cada 10 cm.) de dimensiones de 1x1 m. y de 2x1 m. (con profundidades variables de 2 a 3 m.). De la mayoría de estos cortes se recuperaron materiales estratificados de origen orgánico e inorgánico, que conforman la colección arqueológica del estudio.⁵⁴ Dichas evidencias fueron analizadas respecto a los datos históricos y arquitectónicos de los productos que circulaban en el comercio inter-continental, inter-provincial y local, generando y complementando la información acerca del comercio del puerto.

Los sondeos se efectuaron antes de los cortes para corroborar si los depósitos culturales coloniales de Mompox(ós), se encontraban a profundidades mayores a 1 m. debido a la alta sedimentación y la subsidencia del río Magdalena que presentan los suelos del poblado, especialmente para su zona ribereña. Los cortes de 2x1 m. se definieron como la mejor técnica de muestreo para la zona ribereña del casco histórico,⁵⁵ debido a que en esta zona durante la colonia se concentró la mayor actividad comercial del puerto y se preveía que allí, se obtendría un mayor número de evidencias materiales estratificadas, además de ser zonas desprovistas de obras civiles recientes. Los cortes de 1x1 m. obedecieron a la técnica de muestreo a realizar al interior del casco histórico, bien fuera dentro de los perímetros de las plazas,

54. La totalidad de la cultura material recuperada correspondió a la primera colección arqueológica científica del pueblo de Mompox(ós). Ésta, fue oficialmente entregada a miembros de la *Academia de Historia de Santa Cruz de Mompox* en el mes de marzo del año 2011, para su salvaguarda y tenencia temporal en la Casa de la Cultura del pueblo (según la normatividad cultural colombiana y los lineamientos del ICANH). Resulta conveniente reseñar que el requerimiento para que ningún elemento recuperado del subsuelo de Mompós durante el trabajo saliera o quedara almacenados en lugares diferentes del pueblo, fue manifestado a través de los miembros directivos de la Academia de Historia y algunos pobladores en el año 2007, apenas iniciada la investigación. También fue una condición que aprobó el grupo de arqueología del ICANH al cierre de la autorización No. 1027 en el año 2010. Si bien la colección se entregó en el pueblo en los términos y condiciones acordadas, no existía para la fecha de entrega de los bienes arqueológicos una estructura adecuada, funcionarios capacitados y un verdadero interés poblacional por custodiar y difundir el material arqueológico recuperado. Visitas posteriores al pueblo en las cuales el autor de este trabajo indagó por la colección, permitieron evidenciar lo anteriormente señalado. Peor aún, buena parte de este material se encontraba refundido y en unas condiciones de almacenamiento lamentables que imposibilitan su consulta académica. Posiblemente a la fecha (2020), la colección arqueológica ya no exista y el único registro de las intervenciones se constituya en este documento, con sus anexos (Volumen de Anexos) y los informes técnicos entregados en el ICANH.

55. Y se ubicaron desde la pared exterior del muro de la Albarrada hacia la orilla del río Magdalena.

jardines o en los patios de casas coloniales, con el fin de efectuar una mayor cantidad de registros en las áreas escogidas para muestrear y causar una menor intervención en dichos lugares.

Los ciclos climáticos de la depresión Momposina resultan determinantes para la realización de cualquier excavación arqueológica en Mompox. Durante la temporada de invierno de la región (de marzo a mayo y de agosto a noviembre) es imposible efectuar intervenciones en las que se pueda llevar un correcto control estratigráfico, a menos que se cuente con las respectiva y adecuada tecnología y logística para mantener fuera el agua de los depósitos objeto de estudio. De hecho, para el año 2008, los ciclos climáticos de la región cambiaron y la temporada de invierno duró mucho más de lo esperado y fue bastante recia. Para mediados de enero del 2009 las lluvias no cesaron y varios poblados sufrieron grandes inundaciones, quedando prácticamente incomunicados con el resto del territorio colombiano, entre ellos Mompós.

Aun cuando el trabajo arqueológico de esta investigación se programó y realizó en la época indicada, es decir en el verano (entre los meses de febrero y marzo), los altos niveles que presentó el río Magdalena en Mompós durante el año 2009, influyeron en los niveles freáticos de los suelos del poblado. Fue un fenómeno que tuvo una incidencia directa, en este caso negativa, tanto para la obtención de material cultural de tiempos coloniales estratificados; la realización de los muestreos arqueológicos en los tres tipos de lugares de actividad comercial identificados; como para el correcto registro e interpretación de la estratigrafía del pueblo en las áreas muestreadas.

Debido a lo anterior, los trabajos arqueológicos debieron intensificarse y circunscribirse a las tres plazas ribereñas más importantes de Mompós: Plazas de Santa Bárbara, La Concepción y San Francisco. Lugares donde la valoración arquitectónica, la información histórica y los datos brindados por miembros de la academia de Historia del pueblo fueron los centros más importantes como sitios de actividad comercial colonial. Sin embargo, no se descartó la realización de muestreos en sitios de vivienda usados comercialmente dentro del pueblo, aunque la elección de estos lugares, respondió a los permisos dados por los dueños de los predios, su localización con respecto a las plazas y sus características e importancia arquitectónica.

Antes de profundizar en los resultados de los análisis del material arqueológico resulta conveniente realizar algunas observaciones. Los muestreos arqueológicos fueron divididos por sectores: Plaza de Santa Bárbara (identificados con las siglas STB), Plaza de la Concepción (identificados con las siglas PCM), y Plaza de San Francisco (identificados con las siglas PSF).⁵⁶ Posteriormente, para la clasificación del material arqueológico los muestreos fueron catalogados en:

- Cortes de 2x1 m realizadas del muro de la albarrada hacia el río
- Cortes con material y cortes descartados de 1x1 m, realizados en las plazas y casas aledañas. Sólo aplica para la plaza de Santa de Bárbara y la de San Francisco, pues para la plaza de La Concepción no fue posible encontrar predios o espacios favorables para realizar este muestreo.
- Sondeos realizados en la plaza de Santa Bárbara y en el patio trasero de una casa aledaña.

Durante el trabajo de campo se realizaron en total 25 muestreos arqueológicos distribuidos en: 6 pruebas de pala, 3 cortes de 2x1 m. y 16 cortes de 1x1 m. Aunque no se pudieron realizar excavaciones en los tres tipos de lugares de actividad comercial en Mompós, las zonas muestreadas (3 plazas y 2 patios traseros de importantes casas comerciales) son representativas en cuanto a que fueron sitios de actividad comercial colonial. En la Tabla 13 se presentan los cortes realizados y las primeras comparaciones y resultados generales de los mismos.

De los muestreos realizados, sólo fueron tenidos en cuenta para los análisis, los materiales provenientes de los cortes de 2x1 m. y cortes de 1x1 m. con material y que superaron los 150 cm de profundidad (Tabla 14), aunque hay que señalar que de algunos sondeos y los muestreos clasificados como cortes descartados, se obtuvieron evidencias arqueológicas. Las razones para esta selección del material arqueológico respondieron a que durante la realización de los sondeos no se llevó control estratigráfico y que los cortes descartados no superaron los 50 cm de profundidad (Tabla 15 y Figura 29).

56. La nomenclatura utilizada para la codificación responde a la localización de los sondeos y cortes, así como al tipo de muestreo arqueológico empleado. Al respecto se hará una descripción de las siglas empleadas al momento de presentar los sondeos y cortes de este capítulo, para un mejor entendimiento de los lectores. La información concerniente a las tablas del material arqueológico recuperado por niveles; las figuras donde se representan los perfiles estratigráficos y la distribución del material, así como las fotografías del muestreo y de algunos de los materiales recuperados para cada uno de los sondeos y cortes arqueológicos se presentan en el Anexo 6. *Registro Arqueológico del Volumen de Anexos*, en donde los datos pueden ser ubicados a partir de la nomenclatura utilizada.

Tabla 13. Muestreos arqueológicos realizados en el casco histórico de Mompós

Sector	Localización	Tipo de muestreo arqueológico	Código	Dimensión	Nivel (m)	m³ excavados	Material Diagnóstico	Total de Material Arqueológico	Estructuras Asociadas
Plaza de Santa Bárbara	Albarrada	Corte	STBT-1	2x1 m	2,2	4,4	SI	398	muro y refuerzo albarrada
	Jardines iglesia	Sondeo	STB-1	40x40 cm	1	0,16	NO	9	posible muro
	Jardines iglesia	Sondeo	STB-2	40x40 cm	1	0,16	NO	19	NO
	Jardines iglesia	Sondeo	STB-3	40x40 cm	1	0,16	NO	4	NO
	Jardines portales	Sondeo	PSTB-1	40x40 cm	0,8	0,128	NO	0	NO
	Jardines iglesia	Corte	STB-4	1x1 m	0,45	0,45	NO	17	cañería y muro
	Jardines iglesia	Corte	STB-5	1x1 m	0,3	0,3	NO	0	tubo PVC
	Jardines izquierdos	Corte	STB-6	1x1 m	2,6	2,6	SI	292	tres palos coloniales
	Jardines izquierdos	Corte	STB-7	1x1 m	0,35	0,35	SI	8	tubo PVC
	Jardines izquierdos	Corte	STB-8	1x1 m	0,3	0,3	NO	0	tubo PVC
	Jardines izquierdos	Corte	STB-9	1x1 m	2,55	2,55	SI	791	NO
	Patio Trasero- Casa Borja	Sondeo	PCB-1	40x40 cm	0,75	0,12	SI	59	NO
	Patio Trasero- Casa Borja	Sondeo	PCB-2	40x40 cm	1	0,16	SI	190	NO
	Patio Trasero- Casa Borja	Corte	CCB-1	1x1 m	2,2	2,2	SI	810	NO
Plaza de la Concepción	Edificio del mercado	Corte	PCM-1	1x1 m	1,8	1,8	NO	63	NO
	Edificio del mercado	Corte	PCM-2	1x1 m	2	2	SI	546	acequia republicana
	Edificio del mercado	Corte	PCM-3	1x1 m	0,15	0,15	NO	0	registro
	Edificio del mercado	Corte	PCMT-1	2x1 m	2	4	SI	505	muro y escalinatas

Sector	Localización	Tipo de muestreo arqueológico	Código	Dimensión	Nivel (m²)	m³ excavados	Material Diagnóstico	Total de Material Arqueológico	Estructuras Asociadas
Plaza de la Concepción	Edificio del mercado	Corte	PCM-4	1x1 m	0,4	0,4	NO	0	acequia republicana
	Edificio del mercado	Corte	PCM-5	1x1 m	0,45	0,45	NO	16	acequia republicana
	Edificio del mercado	Corte	PCM-6	1x1 m	2	2	NO	139	muro
Plaza de San Francisco	Jardín parque Sucre	Corte	PSF-1	1x1 m	2,15	2,15	SI	271	NO
	Jardín parque Sucre	Corte	PSF-2	1x1 m	1,7	1,7	NO	44	NO
	Albarrada	Corte	PSFT-1	2x1 m	2,3	4,6	SI	5409	NO
	Casa del Brujo (albarrada del Santísimo Sacramento)	Corte	CAPT-1	1x1 m	3	3	SI	923	NO
TOTALES		6 sondeos - 3 cortes de 2x1m - 16 cortes de 1x1m			32,75	36,288	N.A.	10,505	N.A.

Fuente: Construcción propia a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

Tabla 14. Muestreos tenidos en cuenta para el análisis arqueológico por sector		
Plaza de Santa Bárbara	Plaza de La Concepción	Plaza de San Francisco
Cortes 2x1m: STBT-1	Cortes 2x1m: PCMT-1	Cortes 2x1m: PSFT-1
Cortes 1x1m en plaza: STB-6 y STB-9	Cortes 1x1m en plaza: PCM-1, PCM-2 y PCM-6 Cortes 1x1m en patios traseros de Casas aledañas: CAPT-1.	Cortes 1x1m en plaza: PSF-1 y PSF-2.
Cortes 1x1m en patios traseros de Casas aledañas: CCB-1		
Total: 4 cortes 1(2x1m) - 3(1x1m)	Total: 4 cortes 1(2x1m) - 3(1x1m)	Total: 4 cortes 1(2x1m) - 3(1x1m)

Fuente: Construcción propia a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

Tabla 15. Total materiales recuperados por sector⁴						
Sector	Cerámica	Hueso	Loza	Vidrio	Hierro	Total
Plaza de Santa Bárbara	707	713	462	230	135	2247
Plaza de La Concepción	241	387	362	140	59	1189
Plaza de San Francisco	1897	2609	1137	606	352	6601
Total	2845	3709	1961	976	546	10037

Fuente: Construcción propia a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

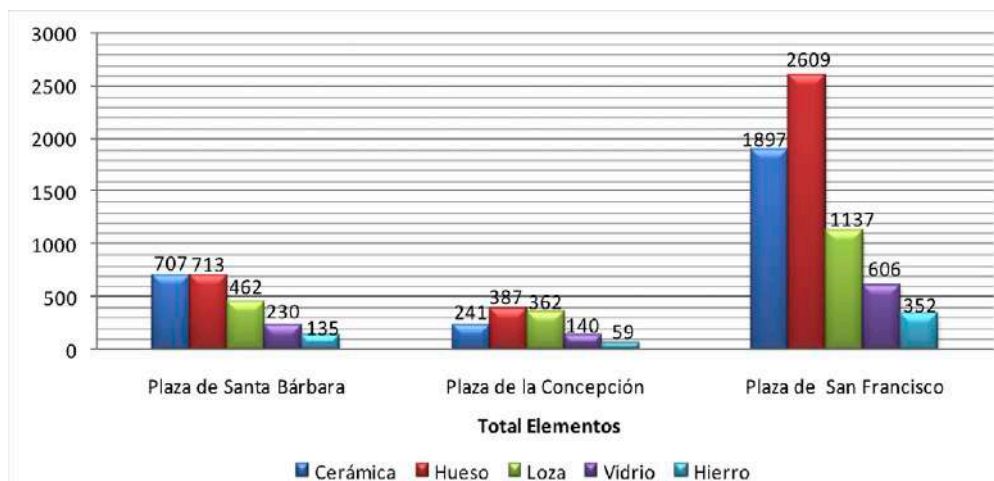


Figura 29. Total de materiales recuperados por sector.

Fuente: Construcción propia a partir de los muestreos arqueológicos desarrollados

Respecto a la profundidad de los niveles arqueológicos, se anotó que para el análisis y clasificación de los materiales culturales solo fueron representativos los que se encontraban de los 100 cm. hacia abajo ya que se pudo corroborar que los primeros 100 cm correspondían generalmente al pasado más reciente del pueblo. En los niveles superiores fue recurrente la aparición de elementos como monedas de la república de Colombia, tapas, fragmentos de vidrios de gaseosas y licores contemporáneos. Así mismo, para el sector de los jardines de la plaza de Santa Bárbara, los habitantes de Mompós manifestaron que los primeros 100 cm. excavados correspondían a dos rellenos de dragados depositados a inicios de 1900.

De los materiales recuperados de los 100 cm. de profundidad hacia abajo, sólo los elementos diagnósticos fueron tenidos en cuenta para su

análisis en este trabajo. De este modo, de los 10.037 elementos del material recuperado de los muestreos, fueron seleccionados 1240 elementos clasificados como materiales diagnósticos y es con base en este universo que se realizan y presentan resultados en este escrito (Tabla 16 y Figura 30).

Tabla 16. Total elementos diagnósticos encontrados por sector						
Sector	Cerámica	Hueso	Loza	Vidrio	Hierro	Total
Plaza de Santa Bárbara	140	0	133	37	7	317
Plaza de La Concepción	61	4	116	17	0	198
Plaza de San Francisco	454	0	215	47	9	725
Total	655	4	464	101	16	1240

Fuente: Construcción propia a partir de los muestreos arqueológicos desarrollados

Durante la realización de los muestreos, aún en los cortes más profundos y en donde se llevó control estratigráfico cada 10 cm., no fue posible evidenciar horizontes o estratos culturales claramente identificables del periodo colonial. De hecho, gran parte de las evidencias materiales recuperadas apuntan a que las excavaciones se realizaron en depósitos clasificados como rellenos de periodos recientes, en donde es posible encontrar algunos elementos culturales “antiguos”, mezclados aleatoriamente con elementos contemporáneos.

Las dificultades que se presentan para el análisis, clasificación, cruces de variables, realización de tipologías y cronologías e incluso, para la lectura de la estratigrafía en este tipo de depósitos arqueológicos son variadas. Estas dificultades suponen que el arqueólogo no cuenta con espacios “limpios” o con “poco ruido”, es decir, sin alteraciones típicas de formación de los depósitos arqueológicos, en donde pueda visualizar los “momentos” que estudia y ver la relación entre la horizontalidad y verticalidad de los elementos culturales, lo que no implica que no se puedan clasificar los rellenos, aunque para ello deben existir elementos diagnósticos o representativos que diferencien a un relleno de otro.

Para el caso de los muestreos arqueológicos efectuados en Mompós, no fue posible localizar elementos diagnósticos que diferencien un relleno de otro para los sectores excavados, aunque el porcentaje de elementos recuperados en dichos sectores puede sugerir algunas diferencias. Básicamente, la matriz de los rellenos es la misma y corresponde a sedimentos provenientes

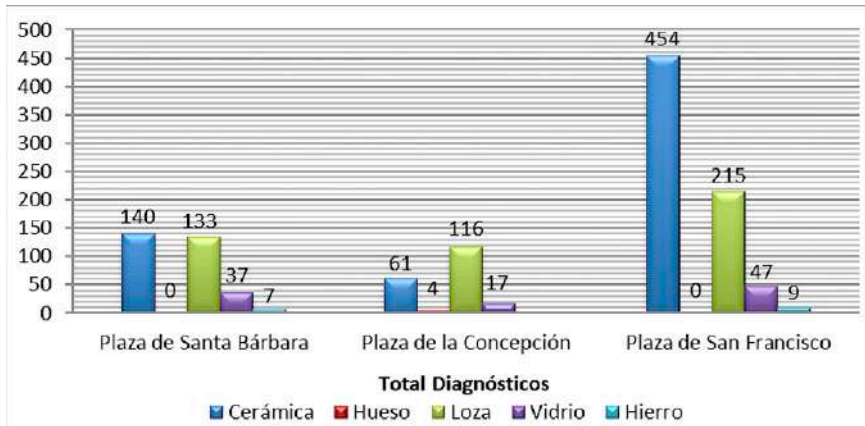


Figura 30. Total elementos diagnósticos por sector.

Fuente: Construcción propia a partir de los muestreos arqueológicos desarrollados

del río Magdalena, conocidos en la zona como cieno o barro de río: mezclados algunas veces con fragmentos de ladrillos, tejas, carbón y elementos culturales como fragmentos de cerámica, restos óseos de animales, loza, hierro y vidrio en diferentes proporciones. Aunque los ladrillos, tejas y carbón son productos de la actividad humana, no fueron tenidos en cuenta durante la recuperación de material en los muestreos porque estos fueron considerados escombros de construcción y las muestras de carbón no fueron recuperadas debido a su posible alteración por las actividades de relleno.

Los únicos rasgos distintivos en los rellenos son los relacionados con su coloración y plasticidad. Estas características se deben a que entre más cercanos se encuentren los rellenos a los niveles de fluctuaciones del río Magdalena, estos son más húmedos, oscuros y arcillosos. Sin embargo, estas diferencias no son cualitativas para el análisis del material arqueológico presente en los depósitos.

Otro de los problemas responde a las temporalidades que se le pueden asignar a los elementos culturales presentes en estos depósitos pues, como se ha señalado, un relleno es un lugar completamente alterado en donde elementos tardíos pueden estar presentes en niveles inferiores y elementos tempranos en las capas superiores, o posicionados aleatoriamente y sin guardar un orden aparente de deposición en el relleno.

Aun cuando se piense que un relleno puede ser comparable con un basurero, existen diferencias entre estos dos tipos de depósitos en relación con su origen, con la intencionalidad en la disposición de los materiales y con la duración en la conformación de estos depósitos.

Los basureros siempre tendrán un origen antrópico y corresponden a sitios de disposición final de elementos de descarte que pueden dar cuenta de periodos relativamente largos, con diferentes momentos de depositación que pueden ser divididos y asociados con la estratigrafía.

Los rellenos pueden tener tres orígenes: natural, como la sedimentación de un río; antrópicos, como los rellenos sanitarios, camellones y aterrazamientos; y mixtos, cuando intervienen ambos factores. Los elementos constitutivos de su matriz y los materiales culturales del relleno pueden incorporar materiales de diferentes orígenes y periodos, superar el ámbito doméstico y ser puestos en un sólo momento como respuesta a una necesidad específica que no necesariamente sea el descarte. Por ejemplo, estabilizar un terreno, aumentar la altura de un lugar para defenderse de las inundaciones, ganarle espacios a un río para poder utilizar estos lugares para actividades humanas.

La mayoría de los muestreos arqueológicos efectuados en Mompós se encuentran ubicados en toda la zona ribereña del poblado, espacio que más cambios geo-morfológicos ha tenido debido a la alta sedimentación y la subsidencia del río y a las transformaciones antrópicas a causa de los usos que le han dado los habitantes de Mompox(ós)(Figura 31, Figura 32, Figura 33 y Figura 34).

Las anteriores observaciones plantean que los muestreos efectuados en la ribera del pueblo de Mompós, están ubicados en la zona con más dificultades para acceder a un registro arqueológico estratificado. En dicha zona, los niveles culturales de tiempos coloniales y prehispánicos se encuentren a una profundidad mayor de los tres metros y es muy factible, que estos niveles hayan desaparecido por fenómenos de arrastre, socavamiento y cambios de cauce del río. Sin embargo, los datos históricos y los análisis arquitectónicos apuntan a que esta zona fue la que desarrolló una mayor actividad comercial a diferencia de otros sectores del pueblo.

Partiendo de los problemas expresados anteriormente, debe anotarse que el análisis del material cultural se centró en determinar en primera



Figura 31. Relleno reciente efectuado para prevenir las inundaciones del río Magdalena en Mompós.



Figura 33. Relleno reciente, para adecuar un bar, cimentado sobre los sedimentos del río que se acumulan en los muros de la albarrada de El Moral.

instancia, qué evidencia material recuperada podía asociarse directa o indirectamente con la actividad comercial colonial en el periodo de tiempo en el que se enmarca la investigación (1540-1823), a qué tipo de comercio pertenecía (inter-continental, inter-provincial y local), su naturaleza (orgánica e inorgánica) y por último, determinar si entre los sectores excavados existen diferencias notorias a partir de los materiales culturales recuperados. A continuación, se presentan los análisis realizados para cada sector.



Figura 32. Habitantes de Mompós que recolectan cieno en las escalinatas de la plaza de La Concepción para realizar rellenos en otros lugares del pueblo.



Figura 34. Detalle del relleno en el sector de la albarrada de El Moral.

Fuente: Fotografías del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009



Figura 35. Iglesia de Santa Bárbara.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009



Figura 36. Plaza y jardines de Santa Bárbara, vistas desde el campanario de la iglesia.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

SECTOR DE LA PLAZA DE SANTA BÁRBARA

La plaza de Santa Bárbara (Figura 35 y Figura 36), se encuentra ubicada en la zona ribereña oriental del pueblo, dentro del casco histórico de Mompós y es tal vez uno de sus hitos arquitectónicos más representativos. Para este lugar además, existe un registro gráfico del siglo XIX, que indica que en el sector se efectuaban mercados en la época colonial (Figura 24), razón por la que desde un principio se proyectó efectuar muestreos arqueológicos en esta

plaza. Según el arquitecto Álvaro L. Castro Abuabara (1992), investigador que ha trabajado por varios años en el diseño, urbanismo y arquitectura del poblado, la actual plaza frente a la iglesia de Santa Bárbara, por sus características arquitectónicas en cuanto a su tipología y morfología y, su misma condición de plaza frente al río, fue un lugar que durante la colonia funcionó como sitio de

mercado. Castro afirma que este sector puede contener gran información arqueológica de actividad comercial. Además, sugiere que la plaza fue en algún momento durante la colonia, el área de mercado complementario al puerto o plaza de La Concepción, aunque no informó la fuente de donde obtuvo este dato ni el año en el que esto sucedió.

Actualmente en la plaza no se realiza ninguna actividad comercial, salvo por unos kioscos destinados a la venta de cerveza, localizados en cercanías de los jardines izquierdos de esta, en el sector denominado *El Malecón*, lugar que se encuentra ubicado por fuera del muro de la albarrada, sobre los rellenos que produjeron los dragados a inicios del siglo XX. No obstante, varias estructuras aledañas a la iglesia como las bodegas denominadas *Portales de Santa Bárbara* o las imponentes casonas coloniales, como la *Casa Borja*, apuntan a que el sector efectivamente pudo ser empleado como zona de bodegaje y sitio de residencia de la élite comercial.



Figura 37. Fotografía antigua de la plaza de Santa Bárbara. Fuente: Imagen digital de fotografía antiguas del sector, facilitadas por habitantes del pueblo durante el trabajo de campo en 2009. Fechas y autor sin determinar, aproximadamente a principios del siglo XX



Figura 38. Crecida del río en la plaza de Santa Bárbara. Fuente: Imagen digital de fotografía antiguas del sector, facilitadas por habitantes del pueblo durante el trabajo de campo en 2009. Fechas y autor sin determinar, aproximadamente a principios del siglo XX

Los accesos y salidas al río de este espacio público por medio de escalinatas se encuentran hoy en desuso y además, no son visibles. Gran parte del espacio de la plaza ha sufrido transformaciones a lo largo del tiempo debido a que se han realizado dragados, rellenos y transformaciones en los jardines de la iglesia y zonas aledañas. Estos cambios pudieron ser constatados a través de fotografías antiguas del sector (Figura 37 y Figura 38) y durante



Figura 39. STBT-1. Vista de perfil oriental del corte, nivel 150-160 cm.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

la realización de los muestreos arqueológicos.

La plaza posee amplias zonas verdes que facilitan, a diferencia de otros sectores de la ciudad, excavaciones arqueológicas más amplias e intensivas. Estos lugares se encuentran en los jardines, frente a la iglesia en el sitio denominado *Portales de Santa Bárbara* y las casas coloniales al lado izquierdo del centro religioso (Figura 36).

STBT-1

Para la zona de la albarrada de este sector, se realizó un corte de 2x1 m. denominado STBT-1 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de SanTa Bárbara, Trinchera - 1) cercano al antiguo acceso por el río a la plaza y en el sitio representado en el grabado del *Merche de Mompox* (Figura 24).

El muestreo se efectuó teniendo como límite la cara externa del muro de la albarrada en la zona más dinámica de la ribera de Mompós. No obstante, al estar pegada con el muro, el área de excavación se redujo notablemente por el ángulo de la estructura y por el hallazgo de un refuerzo del muro en el lado norte del corte (Figura 39).

La estratigrafía de STBT-1, sugiere que existen al menos seis rellenos de sedimentos de río que contienen elementos culturales en todos sus niveles y, que poseen una mayor concentración entre los 0-50 cm. y entre los 60-150 cm. En ese orden de ideas, el muestreo presenta poco material diagnóstico del periodo colonial, pues gran parte de las evidencias arqueológicas se identificaron como recientes, algo que corroboran las monedas de la república de Colombia allí localizadas y el tipo de vidrio encontrado en los niveles superiores. Los elementos arqueológicos que

más recurrentes en el corte fueron los restos óseos de animales como galápago⁵⁷ y res con huellas de hollín y tasajeo. Le sigue la cerámica en donde prevalecen las formas de tinaja para contener líquidos, el vidrio, la loza con algunos fragmentos con decoración “flow blue”⁵⁸ cuya producción es fechable entre 1835 a 1900 y finalmente el hierro.

En términos generales STBT-1 presentó poco material relacionado con la actividad comercial colonial. La razón de ello, pudo deberse a las dinámicas de sedimentación y arrastre del río Magdalena. No obstante, llama la atención que de los diez productos que se pueden distinguir en el grabado del *Merche de Mompox*, se encontraron dos de ellos en el corte, que de una u otra manera se equiparan con el registro histórico, aun cuando sean de tiempos recientes, como son los restos óseos de galápago y fragmentos cerámicos, asociados los primeros para el consumo humano y los segundos al contenido y almacenamiento de productos líquidos.

Pozos de sondeo

En este sector se efectuaron 4 sondeos denominados STB-1, STB-2, STB-3 y PSTB-1 en los jardines de la iglesia y de los *Portales de Santa Bárbara* (las siglas para STB-1, STB-2 y STB-3 corresponden a las letras en negrilla de SanTa Bárbara y el número, al orden en que se efectuaron los pozos de sondeo. Para el caso del pozo PSTB-1 las siglas corresponden a Portales de SanTa Bárbara y el número del pozo de sondeo). Posteriormente, con el permiso dado por los propietarios de la *Casa Borja*, se decidió excavar en el patio trasero de esta casa colonial y agrupar los sondeos PCB-1 y PCB-2 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de Patio Casa Borja y el número, al orden en que se efectuaron los pozos de sondeo) a los muestreos efectuados en la plaza de Santa Bárbara. En ninguno de los sondeos se llevó control estratigráfico y las anotaciones sobre los perfiles se hicieron con base en las observaciones directas de la tierra extraída.

57. El galápago es un réptil quelonio, de la familia de los émidos, con la concha formada por la unión del espinazo con las costillas (Diccionario Manual Sopena, 1956: 1003 y Patiño, 1990, T. I: 130-131). Corresponde a una tortuga de agua dulce consumida por los habitantes de la región.

58. Tipo de porcelana inglés, de mediados del siglo XIX, que posee decoración realizada a partir de una plantilla. Originalmente esta decoración fue el producto de un error ya que el pigmento cobalto no resistía la segunda cocción y se corría, lo que creaba esa cualidad difuminada o borrosa, sobre la base blanca de la pieza. Esta decoración se encuentra en semi-porcelanas, lozas piedra y porcelanas (Ver en el apartado de bibliografía la referencia de páginas web: [http://pottery.org/\(s.f.c\)](http://pottery.org/(s.f.c))).

Aunque los elementos recuperados de los sondeos no fueron tenidos en cuenta dentro de los análisis de los materiales recuperados, vale la pena resaltar que en los sondeos se encontraron elementos de hierro claramente definibles como clavos, dagas y el remate de una de las rejas de alguna ventana momposina. Asimismo, se recuperaron fragmentos de huesos de galápago y res con evidencias de hollín y cortes de tasajeo, así como fragmentos de loza con decoración “flow blue”.

Excavaciones de 1x1 m

En los jardines de enfrente y del lado izquierdo de la iglesia se efectuaron seis cortes de 1x1 m. denominados STB-4, STB-5, STB-6, STB-7, STB-8 y STB-9 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de SanTa Bárbara y el número, al orden en que se efectuaron los cortes). Solo STB-6 y STB-9 superaron los 2 metros de profundidad y el resto de los cortes no sobrepasó los 50 cm. de profundidad y debieron ser suspendidos por encontrarse tuberías y estructuras de concreto que imposibilitaron la realización de muestreos estratificados.

De los cortes descartados se recuperaron 25 elementos arqueológicos, 8 de ellos fueron catalogados como diagnósticos. Una loza proveniente de estos muestreos posee decoración “flow blue”. También se encontraron una moneda reciente de la república de Colombia, un clavo y una hebilla de zapato.

Sobre los cortes STB-6 y STB-9 debe anotarse que en los primeros 100 cm. no apareció material arqueológico y los suelos presentes en estos, estuvieron compuestos por arena de río suelta con presencia de cascajo y algunas raíces y, los cuatro estratos identificados hasta esta profundidad, correspondieron a dos rellenos de dragado efectuados a inicios de 1900. De los 110 a los 200 cm., se encontró un tercer relleno, siendo un depósito más o menos uniforme, compuesto por sedimentos de río revuelto con trozos de ladrillo, argamasa, carbón y elementos arqueológicos como cerámica, vidrio, hierro y loza. A los 200 cm., se localizó un posible piso, caracterizado por acumulación de ladrillos más o menos uniforme, en una tierra negra muy plástica y húmeda por su proximidad al nivel freático del río. De los 210 cm. en adelante, el relleno es más limpio y corresponde a arena de río con agua y presencia de material arqueológico como loza, cerámica y vidrio.

STB-6

En STB-6 los restos óseos de animales como res y galápago con evidencias de hollín y cortes de tasajeo fueron los elementos más encontrados en la excavación, lo sigue la loza foránea, la cerámica y en una menor proporción el hierro y el vidrio. Dentro de los fragmentos de loza recuperados existen elementos de fabricación alemana en el nivel 120-130 cm., un conjunto de elementos clasificados como "ironstone"⁵⁹ con fechas asociadas de 1840 en adelante encontrados en el nivel 170-180 cm. y un fragmento de loza inglesa en el nivel 200-220 cm.

Dentro del material cerámico, sobresale un fragmento encontrado en el nivel 140-150 cm. identificado como estilo "crespo colonial". También aparecieron fragmentos asociados a uso domésticos por marcas de hollín y algunas formas asociadas a vasijas para la contención de líquidos. Asimismo, se encontraron entre los 200 y los 220 cm. cuatro fragmentos de crisol con granos de oro en sus caras internas que dan cuenta de trabajos asociados a labores orfebres. Entre los 260 y 280 cm. de profundidad, se encontraron 3 vigas de madera completamente carbonizadas, seguramente pertenecientes a un techo de una casa colonial. Sobre las vigas hay que anotar que algunas personas manifestaron que estos elementos son posibles evidencias de un incendio ocurrido en 1930 en el sector, de ser así, es factible que en este corte no se haya podido llegar a los estratos culturales de tiempos coloniales.

STB-9

Es un corte representativo para la zona de Santa Bárbara no sólo por los elementos culturales presentes sino por las observaciones que se pueden realizar sobre su estratigrafía, pues es un lugar en donde se tiene certeza que no hubo sitios de vivienda pero en el que aparece material asociado a actividades domésticas.

Algunos habitantes del sector manifestaron que en el lugar funcionó por mucho tiempo un negocio de comida y de ser así, al igual que en el corte STB-6, las evidencias arqueológicas corresponderían a periodos recientes. De hecho, en el nivel 210-220 cm., en la parte más profunda

59. Cerámica hecha de barro blanco y duro, a veces un poco transparente pero muy fuerte; patentada por primera vez en 1813 por Charles Mason, como una alternativa barata a la porcelana. Producida en Inglaterra entre 1840-1930 (Miller, 1991 y en el apartado de bibliografía las referencias de páginas web ver: Florida Museum of Natural History (s.f.) y <http://pottery.org/> (s.f a).

del corte, se recuperaron dos monedas de la república de Colombia, una de 1940 y otra de 1960.

El material arqueológico del corte se encontró de los 80 a los 230 cm., presentando una mayor concentración entre los niveles de los 110 a los 170 cm. El elemento cultural con mayor recurrencia fue la cerámica y muchos de los fragmentos poseen marcas de hollín y corresponden a tiestos relativamente pequeños, a los que no se les pudo inferir las formas de las vasijas. Lo sigue la loza con fragmentos muy pequeños y con pocos elementos diagnósticos y los huesos de animales de res y galápago, con marcas de hollín y tasajeo. Dentro de los elementos de hierro sobresalió el hallazgo de una cuchara en el nivel 150-160 cm. y para el vidrio, una base de una copa en el mismo nivel y un cuello de botella de vidrio en el nivel 160-170 cm. asociados al consumo de bebidas.

Con base en los elementos recuperados, el análisis estratigráfico y las observaciones de los habitantes, se plantea que la cultura material del corte STB-9 corresponde a los desechos de un local de comida relativamente reciente, que, aunque no da cuenta del comercio colonial ratifica que en la plaza algunos sectores fueron utilizados para actividades comerciales relacionadas con la venta y consumo de alimentos.

CCB-1

Para obtener datos que permitieran comprender cómo se comportaba la estratigrafía en sectores aledaños a la plaza, alejados de la zona de ribera y con el fin de encontrar más evidencias culturales que dieran cuenta del comercio enmarcadas en otro tipo de depósito arqueológico diferente al de los rellenos, se realizó un corte denominado CCB-1 en el patio trasero de la casa colonial, conocida como la *casa Borja* (las siglas corresponden a las letras en negrilla de Corte Casa Borja y el número, al corte). Otras razones para efectuar este muestreo, fueron los atributos arquitectónicos del predio que la diferencian de los otros recintos del sector (Figura 40).

El corte se efectuó en el lugar donde funcionaba el antiguo basurero de la casona según sus propietarios, aunque ellos no confirmaron si este basureo también fue empleado en tiempos coloniales.



Figura 40. Fachada de la Casa Borja.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

A nivel estratigráfico el corte presentó diferencias con los muestreos STBT-1, STB-6 y STB-9. En este corte, tan sólo se encontraron tres horizontes. Los dos primeros estaban ubicados de los 10 a los 40 cm. El segundo de los 40 a los 100 cm. correspondientes al basurero reciente de la casona. El tercer horizonte de los 100 a los 230 cm. está conformado por sedimentos del río, limpios de material cultural. Así mismo se constató, cómo el nivel freático se encuentra a una menor profundidad al alejarse de las albarradas, ya que estas zonas son más bajas. Información que había sido señalada por varios habitantes del pueblo durante los trabajos en la plaza.

En CCB-1 el material cultural se concentró de los 0 a 100 cm. y fueron pocos los elementos diagnósticos coloniales útiles para la investigación. No obstante, se puede anotar sobre la cerámica, que abundan las formas de recipientes amplios como las tinajas, posiblemente utilizados para contener líquidos o cocción debido a las manchas de hollín en muchos de los fragmentos recuperados, así como la aparición de fragmentos asociados a materas. La loza recuperada fue poca y no se referenciaron fragmentos indicadores de loza fina. El hallazgo de dos fragmentos de pipa puede asociarse con el consumo del tabaco.



Figura 41. Edificio del mercado en la plaza de La Concepción, visto desde el río.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009



Figura 42. Plaza de La Concepción, vistas desde el campanario de la iglesia.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

SECTOR DE LA PLAZA DE LA CONCEPCIÓN

Actualmente, en esta plaza se realizan algunas discretas actividades comerciales relacionadas con la venta ambulante de comida o cachivaches (lo que en la colonia se definiría como mercaderías) y servicios de transporte terrestre inter-provincial (Figura 41 y Figura 42). En las manzanas y estructuras vecinas que circunscriben la plaza se encuentran ubicadas tiendas como ferreterías y

algunos bares.

Aunque los análisis arquitectónicos de la plaza y sus manzanas contiguas (Figura 43 y Figura 44) sugieren un marcado uso y tendencia comercial, durante el trabajo de campo se evidenció que dicha actividad prácticamente ha desaparecido. Una de las razones para tal situación probable-



Figura 43. Casas tienda, ubicadas en la manzana del costado oriental de la plaza de La Concepción.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

mente responda a que el edificio del mercado no se encuentra en uso desde hace algunos años y, por lo tanto, no existe ninguna actividad comercial relacionada con el río. Aunque esta situación, de las evidencias o reminiscencias del comercio fluvial, tampoco se evidenció en las otras plazas ribereñas del poblado.

Los accesos y salidas al río por medio de escalinatas se encuentran hoy en desuso, pero brindan un acceso directo al edificio del mercado y así mismo facilitan la comunicación con las manzanas que colindan con la plaza, al igual que con el edificio del mercado. Esta plaza ha sufrido varias transformaciones a lo largo del tiempo ya que se construyó el edificio del Mercado y se pavimentó gran parte de la plaza. Cambios pudieron ser constatados a través de fotografías antiguas y con la realización de los muestreos arqueológicos (Figura 45 y Figura 46).



Figura 44. Casas tiendas o bodegas, ubicadas en el costado occidental de la plaza de La Concepción.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009



Figura 45. Plaza de La Concepción antes de 1910.

Fuente: Imagen digital de fotografía antigua del sector, facilitadas por habitantes del pueblo durante el trabajo de campo en 2009. Autor sin determinar.

A diferencia de la plaza de Santa Bárbara, en la de La Concepción no se encuentran zonas verdes que faciliten la realización de muestreos arqueológicos. No obstante, se contó con la suerte que durante el trabajo de campo, el edificio del Mercado estaba siendo restaurado y se le había removido la placa de concreto del suelo actual, lo que permitió la realización de un corte 2x1 m., codificado como PCMT-1 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de Plaza de La Concepción Mercado, Trinchera - 1) y seis cortes de 1x1 m. denominados PCM-1, PCM-2, PCM-3, PCM-4, PCM-5 y PCM-6 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de Plaza de La Concepción Mercado y el número, al orden en que se efectuaron los cortes), todos ellos dentro del edificio.

Se debe anotar que en los cortes PCM-3, PCM-4 y PCM-5 no se superaron los 50 cm de profundidad, debido a que se localizaron dentro de estas estructuras modernas como tuberías eléctricas o alcantarillas y tan solo se recuperaron 15 elementos arqueológicos, tan solo se recuperaron 15 elementos arqueológicos, todos provenientes del corte PCM-5 en donde sobresale el hallazgo de un diente (probablemente un canino con señales de caries), un



Figura 46. Plaza de La Concepción en 1929.

Fuente: Imagen digital de fotografía antigua del sector, facilitadas por habitantes del pueblo durante el trabajo de campo en 2009. Autor sin determinar.

fragmento de loza con decoración “flow blue” y dos con decoración “willow”.⁶⁰ Debido a lo anteriormente referido, estos tres cortes no tendrán descripción.

PCMT-1

Este corte se efectuó en la zona más próxima al río, junto a las escalinatas y en todo el acceso principal del edificio del Mercado. En comparación con los cortes efectuados en la zona ribereña de las otras plazas muestreadas, esté se ubicó en el lugar donde estaría construido el muro de la albarrada, es decir, de la cara interna del muro hacia el pueblo. En términos generales casi todos los niveles del corte presentaron material arqueológico.

De los 0-30 cm. se encontró un primer relleno compuesto por arena de construcción amarilla relacionada con las obras de restauración del edificio. De los 30-40 cm. se encontraron otros dos rellenos recientes con material de construcción y asociados a una placa de concreto. Posteriormente, de los 40-120 cm. se encontró un cuarto relleno con abundante cantidad de material arqueológico.

60. Tipo de loza industrial, que posee un patrón de decoración que incorpora un árbol de sauce, un río, un puente y algunas figuras. Normalmente esta loza presenta diseños en color azul sobre una base blanca y fue empleada desde 1790 a la fecha (véase: Miller, 1991 y en el apartado de bibliografía las referencias de páginas web ver: <http://pottery.org/> (s.f b)).

En este relleno, la loza fue el elemento que más se recuperó, lo siguió el vidrio y finalmente la cerámica. Por las características de la loza y el vidrio se asumió que este relleno fue de épocas recientes y debió ser el soporte de la placa de concreto encontrada a los 40 cm. de profundidad. De los 120 a los 170 cm. apareció un nuevo relleno y en la transición de estos (niveles 120-140 cm.), se encontraron abundantes fragmentos de ladrillos que posiblemente fueron las huellas de un piso o momento de ocupación que se diferencia del estrato superior (nivel 120-140 cm.). De hecho, entre los 140 y los 170 cm., la loza disminuye y es la cerámica junto con los restos óseos de animales los que aumentan en proporción.

Sobre la cerámica de los niveles 140-170 cm. se puede decir que son claramente definibles las formas de tinajas para contención de líquidos. Algunos fragmentos poseen decoración en sus cuellos y caras exteriores y a diferencia de los niveles superiores, no presentan manchas de hollín. Los restos óseos pertenecen a reses y galápago con manchas de hollín y tasajeo. La loza recuperada es industrial y de origen inglés.

De los 170 a los 180 cm. apareció un nuevo relleno, esta vez correspondiente a sedimentos del río Magdalena con material arqueológico. Finalmente, de los 180 a los 200 cm. se encontró una acumulación de grandes rocas que pudieron ser los cimientos del antiguo puerto de la plaza de La Concepción. Estas rocas se encontraron en una matriz de sedimentos de río de coloración oscura y muy plástica con pocos elementos arqueológicos de los cuales ninguno de ellos fue diagnóstico.

PCM-1

Este corte se ubicó en la esquina sur del edificio del Mercado, de los 0-30 cm. se encontró un primer relleno compuesto por arena de construcción amarilla relacionada con las obras de restauración del edificio. De los 30-60 cm. se observaron vestigios de un piso dentro un suelo correspondiente a un relleno artificial y en el cual aparecieron materiales arqueológicos como loza en mayor cantidad, seguido de huesos de animales y algunos fragmentos cerámicos. Por las características de la loza encontrada en los niveles superiores antes de los 100 cm., este material fue catalogado como reciente. Vale la pena resaltar que los restos óseos corresponden a animales como reses y galápago que presentan huellas de tasajeo, pero no tienen manchas de hollín.

Al igual que en el corte PCMT-1 en PCM-1 de los 60-90 cm., apareció un nuevo relleno asociado al soporte del piso encontrado en los niveles superiores. De los 70-110 cm. no se registraron elementos de loza y sólo se recuperó material cerámico con manchas de hollín en sus caras externas, de los cuales no fue posible determinar las formas de los recipientes por no encontrarse elementos diagnósticos. A nivel estratigráfico de los 90 a los 110 cm. se localizaron dos estratos que fueron asociados a la transición que del relleno de los 60-90 cm. va al relleno de los 110 a los 180 cm. Dichos estratos se caracterizaron por no poseer material arqueológico. Vale la pena anotar que en este muestreo no se halló el cimientado de piedras encontrado en PCMT-1. Debido a que todo el material cultural se encontró entre los 0-110 cm., se concluyó que los elementos recuperados pertenecían a épocas recientes y no fue posible determinar si los niveles inferiores eran rellenos del periodo colonial.

PCM-2

Este corte se realizó en la esquina opuesta del muestreo PCM-1, al lado norte del edificio del Mercado cercano a la zona ribereña. Es un corte interesante, pues se encontraron estructuras asociadas a la transformación del lugar en donde se construyó el edificio del mercado y porque en gran parte de sus niveles se recuperó material arqueológico, incluso en los estratos más profundos.

De los 0 a los 30 cm. se encontró un primer relleno compuesto por arena de construcción amarilla, relacionada con las obras de restauración del edificio en donde no se encontró material arqueológico. Posteriormente, de los 30 a los 60 cm. apareció un relleno asociado a una acequia reciente construida en ladrillo, por donde salían las aguas negras del edificio (Figura 47).

La acequia atravesó el corte de norte a sur y dentro de la estructura, se encontraron varios dientes humanos al parecer provenientes de un consultorio odontológico ubicado en la plaza de Bolívar (detrás de la iglesia de La Concepción) y algunos huesos de animales y cerámica con marcas de hollín. En el relleno de los 30-60 cm. apareció loza, huesos, cerámica y vidrio siendo la loza el elemento más recurrente frente a la cerámica, lo siguen los huesos de animales y vidrios. De los 60 a los 110 cm. se encontró un nuevo relleno con fragmentos de ladrillos, manchas de carbón, asociado con abundante material arqueológico, donde los



Figura 47. PCM-2. Vista del perfil norte del corte, nivel 20-30 cm.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

huesos fueron el elemento de mayor recurrencia seguido por la loza y finalmente la cerámica. De hecho, para este nivel, los fragmentos cerámicos son escasos en comparación con los demás elementos recuperados.

De los 110 a los 150 cm. existió otro relleno que, además de contener material cultural como cerámica, huesos, loza y una moneda de cobre (de la que no se pudo determinar su fecha) poseía grandes piedras que se asocian a los cimientos del edificio del Mercado. Estas rocas también fueron encontradas en el corte PCMT-1 a los 180 cm. de profundidad y al parecer solo aparecen cercanas a la zona ribereña y no en los cortes más próximos al centro de la plaza. En este relleno (110-150 cm.), la cantidad de loza recuperada disminuyó notablemente y

fue la cerámica con los huesos los elementos más representativos. En la cerámica se encontraron fragmentos con marcas de hollín en sus caras externas, unos cuantos tiestos de cerámica vidriada color verde de producción local en el nivel 140-150 cm. y el borde de un plato, posiblemente de un lebrillo⁶¹, también de producción local en el nivel 190-200 cm.

PCM-6

Este muestreo fue realizado cerca del corte PCM-1, debajo de uno de los arcos del edificio del Mercado en su costado sur con relación al río. A nivel estratigráfico, PCM-6 posee las mismas características que los cortes PCMT-1, PCM-1 y PCM-2. De los 0-30 cm. se encontró un primer

61. Lebrillo: [...] tazón con fondo que sirvió como vasija para lavar las manos antes de pasar a la mesa [...] probablemente los lebrillos tuvieron otras funciones como la de servir alimentos en la mesa, costumbre que viene de épocas medievales (Therrien *et al.*, 2002: 169)



Figura 48. Plaza de San Francisco.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

relleno compuesto por arena de construcción amarilla. Entre los 30-70 cm. se hallaron vestigios de un piso dentro un suelo que corresponde a un relleno artificial y en el cual había materiales arqueológicos como hueso, loza y algunos fragmentos cerámicos. Por debajo de los 70 cm hasta los 160 cm se observó un relleno con poco material arqueológico y con trozos de ladrillos y chispas de carbón.

De la cerámica de este corte es poco lo que se puede anotar pues no fue posible encontrar elementos que dieran cuenta de las formas asociadas a las vasijas. Debido a la presencia de manchas de hollín en varios de los fragmentos recuperados es posible determinar que estos hayan sido utilizados para uso doméstico. En PCM-6 no se encontró material vidriado y la loza recuperada es loza industrial de origen inglés y algunos fragmentos con decoración “flow blue”.

SECTOR DE LA PLAZA DE SAN FRANCISCO

La plaza de San Francisco (Figura 48), ubicada al norte del pueblo, es tal vez el espacio que más transformaciones arquitectónicas y estructurales ha tenido, al ser comparada con las otras plazas ribereñas de Mompós (comparar Figura 26, Figura 27 y Figura 28). Sin embargo, para este sector no se pu-



Figura 49. Mercado ribereño ubicado en la plaza de San Francisco.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

dieron localizar fotografías antiguas para demostrarlo. Además, las manzanas que circundan la plaza al costado occidental de la iglesia no poseen casas coloniales y tampoco se observa una simetría en sus trazos con respecto a la iglesia y su jardín exterior, ni con las manzanas de la albarrada del costado oriental de la iglesia.

Igualmente, en la zona ribereña de la plaza, el muro de la albarrada, las escalinatas y los accesos al río de origen colonial han desaparecido casi en su totalidad y se ha creado un gran relleno del muro externo de la albarrada hacia el río, creando un nuevo espacio ribereño que le ha ganado un área considerable a la margen del río. En este lugar, en tiempos recientes, se construyeron algunas viviendas, kioscos y tiendas, asociados con un mercado, pero estas estructuras e instalaciones fueron reubicadas y actualmente no se encuentran en la zona ribereña de la plaza.

En este espacio se desarrolla el único mercado ribereño que subsiste en el pueblo (Figura 49) que funciona a diario desde las horas de la mañana hasta pasado el mediodía, siendo muy utilizado y frecuentado por los habitantes de Mompós. De hecho, gran parte de la actual actividad comercial en la zona ribereña occidental del pueblo, se ha dado en función de los recorridos que deben realizar los pobladores que habitan en sectores aledaños para llegar a la plaza de San Francisco. Así, para llegar a San Francisco, se debe atravesar por las albarradas de El Moral (Figura 50) y Santísimo Sacramento (Figura 51) con calle 1ª, y en estos lugares existen un conjunto de tiendas atiborradas de mercancías de los más distintos géneros y procedencias, en una calle angosta que visualmente no es atractiva, pero que sí da cuenta de la actividad comercial.

Con base en las observaciones realizadas durante el trabajo de campo, se plantea que el sector de San Francisco y sus albarradas aledañas, es la actual zona de comercio local del poblado. En este sector se efectuaron cua-

tro muestreos arqueológicos denominados PSFT-1 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de Plaza de San Francisco, Trinchera - 1), PSF-1 y PSF-2 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de Plaza de San Francisco y el número, al orden en que se efectuaron los cortes) en la zona de la plaza y CAPT-1 (las siglas corresponden a las letras en negrilla de Casa Amarilla Patio Trasero y el número, al corte) en el patio trasero de una importante casa colonial, ubicada en la albarrada del Santísimo Sacramento.

PSFT-1

De este muestreo se recolectó la mayor cantidad de material arqueológico durante la investigación. Aunque es un corte con valiosos datos, posee también las mayores dificultades para su análisis estratigráfico y cultural, debido a que se realizó en una zona claramente identificable como un relleno reciente (Figura 52 y Figura 53).



Figura 50. Albarrada de El Moral.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009



Figura 51. Albarrada del Santísimo Sacramento.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

En comparación con los cortes de dimensiones de 2x1 m., realizados en las plazas de Santa Bárbara y La Concepción, PSFT-1 se ubica en la parte externa del muro de la albarrada hacia la ribera del río, en un lugar que no



Figura 52. PSFT-1. Lugar escogido para efectuar el corte.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009



Figura 53. PSFT-1. Detalle del corte, perfil norte, nivel 24-33 cm.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

debió existir en tiempos coloniales. En PSFT-1 se encontraron seis rellenos y en todos ellos, salvo de los 0 a los 30 cm. —correspondientes a una placa de concreto— fue recurrente la aparición de restos óseos de animales como res y gallapago con marcas de hollín y tasaje, fragmentos cerámicos, loza, vidrio y hierro. De los 30 a los 100 cm. se localizó el segundo relleno que fue el soporte estructural de la placa de concreto y se caracterizó porque en éste, se evidenciaron grandes acumulaciones de escombros y carbón mezclados con elementos culturales de distintas épocas. De los diferentes niveles de este relleno (30-100 cm.) se extrajo la mayor proporción de material cultural con respecto a los otros niveles del corte, siendo los restos óseos y el material cerámico los elementos más recuperados, seguidos por la loza, el vidrio y el hierro en cantidades menores. A partir de los fragmentos diagnósticos cerámicos recuperados en el segundo relleno se observó la mezcla de elementos recientes y tardíos en donde se distinguen formas de tinajas, lebrillos, botijas, cuencos y cerámica vidriada, todos ellos de manufactura local.

De los 100 a los 120 cm. se encontró un tercer relleno —que mostró una transición entre el relleno de los 30-100 cm. a un relleno identificado entre los 130-160 cm— en donde la cantidad de material arqueológico decreció. Posteriormente, en el relleno de los

130-160 cm, no apareció material de escombro y la cantidad de materiales arqueológicos continuó decreciendo, pero cambió la relación de proporciones de elementos recuperados entre la cerámica, la loza y los restos óseos con cortes y marcas de hollín. Es decir que la loza presentó los mayores porcentajes y además, se caracterizó por ser una loza industrial reciente. Así mismo, en PSFT-1, hacia el lado nor-oriental, entre los 150-160 cm., fueron recuperados varios fragmentos del cráneo

de una res, que, al parecer de algunos habitantes conocedores del tema, perteneció a un ganado cimarrón.



Figura 54. PSFT-1. Detalle de fragmentos de crisoles recuperados, nivel 190-210 cm. Fuente: Fotografía realizada por David Pérez, durante la fase de laboratorio de la investigación en 2009 y 2010

Finalmente, se encontró un relleno de los 160 a los 230 cm., que se diferenció del relleno de los 130-160 cm. porque su matriz era más húmeda, oscura y plástica. En términos generales, el material arqueológico de este último relleno tuvo tendencia a decrecer en cantidad, reduciéndose notoriamente entre los 170 a los 190 cm. Respecto a las formas cerámicas se observó que gran parte de este material correspondió a vasijas para la contención de líquidos y la cocción de alimentos, así como algunos fragmentos de piezas decorativas como candelabros y jarrones. Además, en los niveles inferiores (190-210 cm.), se encontraron tres crisoles con granos de plata y oro en sus caras externas e internas⁶² que fueron asociados a trabajos de filigrana por parte de orfebres (Figura 54). Sobre los

62. Sobre los crisoles recuperados interesa destacar que en el año 2014 la investigadora colombiana Jimena Lobo Guerreiro Arenas, en el marco del desarrollo de su tesis doctoral sobre la orfebrería colonial en Mompós, realizó análisis especializados de arqueometría sobre estos elementos (Lobo Guerrero, 2014). Los resultados de los análisis fueron publicados en el año 2018 (ver: Lobo Guerrero et al., 2018).

fragmentos de vidrio recuperados, debe anotarse que gran parte de los elementos diagnósticos correspondieron a cuellos y bases de botellas relativamente pequeñas que probablemente contenían líquidos para consumo doméstico y/o comercial.

PSF-1

Este muestreo fue realizado en uno de los jardines del lado izquierdo del parque Sucre, en frente de la iglesia de la plaza. A nivel estratigráfico se evidenciaron cuatro rellenos, en los cuales el material arqueológico se concentró en los dos rellenos superiores, localizados entre los 0-110 cm., razón por la cual se asumió que dichos materiales corresponden a tiempos recientes. Los elementos más recuperados fueron los huesos de animales con huellas de cortes y tasajeo con manchas de hollín, seguido por el material cerámico en donde se encontraron formas de cuencos, también con presencia de manchas de hollín en sus caras externas, que probablemente fueron empleados para la cocción de alimentos. La cantidad de fragmentos de lozas recuperados fue baja y no se encontraron elementos diagnósticos que permitieran hacer inferencias sobre el origen del material, aunque se asumió que una buena parte de estos corresponde a loza industrial de fabricación reciente.

Los rellenos de PSF-1 fueron asociados a los cambios físicos que pudo tener la plaza de San Francisco. De los 0-70 cm., el relleno se caracterizó por contener sedimentos de río mezclados con basura reciente, donde aparecen las huellas de un posible piso o estructura ubicada entre los 50 y los 60 cm. Posteriormente, de los 70 a los 90 cm., apareció un relleno que dio soporte a dicha estructura y que poseía escombros de construcción con chispas de carbón mezclado con algunos elementos arqueológicos, sin presencia de fragmentos de loza. De los 90 a los 110 cm., se encontró un tercer relleno, compuesto por sedimentos de río que podría corresponder a otro piso o momento de ocupación en el que no se construyeron estructuras en la plaza. Finalmente, de los 110 a los 210 cm., se encontró un relleno compuesto por sedimentos de río muy húmedos, de coloración oscura y plásticos con escaso material arqueológico.

PSF-2

Este muestreo también fue efectuado en los jardines del parque Sucre, pero en su costado derecho. En relación con el corte PSF-1, se observó que su estratigrafía cambió un poco en los niveles superiores (de los



Figura 55. Casa Amarilla vista desde el río Magdalena.

Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

0-90 cm.) pero en términos generales, la composición y deposición de los rellenos son iguales. En cuanto a la profundidad de los elementos arqueológicos y sus características cualitativas y cuantitativas para el análisis, el corte no es representativo. Tan solo se resalta el hallazgo de fragmentos cerámicos con marcas de hollín de los cuales no se pudo determinar la forma de las vasijas.

CAPT 1

Con el fin de observar el comportamiento de la estratigrafía en sectores aledaños a la plaza, como se efectuó en los muestreos de la plaza de Santa Bárbara, se realizó un corte en el patio trasero de la casa colonial en ruinas, conocida por algunos habitantes como la *Casa de los Jesuitas*⁶³ y denominada durante el trabajo de campo como la *Casa del Brujo* o *Casa Amarilla*. La casa se encuentra ubicada en la albarrada del Santísimo Sacramento, sus sobresalientes atributos arquitectónicos, como su fachada que claramente la diferencia de los otros recintos en el sector e incluso del pueblo por su acceso directo al río (que actualmente está en desuso y es poco visible) y la obtención de los permisos necesarios para efectuar excavaciones, fueron las razones para la selección de este lugar (Figura 55).

63. Al respecto vale la pena anotar que no se encontró una fuente histórica que diera cuenta que este predio perteneció a la orden religiosa.



Figura 56. Detalle de la fachada de la Casa Amarilla en donde se nota la diferencia de niveles.
Fuente: Fotografía del autor tomada durante el trabajo de campo en 2009

El muestreo CAPT-1 se ubicó en el lugar en donde posiblemente funcionó uno de los basureros de la casa en tiempos coloniales, según la información de su propietaria. Este muestro difiere un poco de los muestreos PSFT-1, PSF-1 y PSF-2, con relación a la estratigrafía y la profundidad alcanzada en el corte. En este muestreo se excavó hasta los tres metros de profundidad. Situación que marca una diferencia de excavación de más de un metro respecto a los otros cortes realizados y que obedece, porque la casa está 100 cm. más arriba del nivel actual del piso de las calles y plazas de Mompós, así como del relleno ubicado por fuera del muro de la albarrada del Santísimo Sacramento. Si se descontaran esos 100 cm., se tendría la profundidad promedio de las excavaciones realizadas en los otros sectores del pueblo (Figura 56).

En cuanto al orden y transiciones de los rellenos encontrados en CAPT-1, no varían mucho con respecto a PSF-1, PSF-2 en el sector de San Francisco y CCB-1 en Santa Bárbara, que fueron los cortes relativamente menos intervenidos y más homogéneos en sus rellenos.

En CAPT-1, de los 0 a los 70 cm., apareció el relleno más reciente caracterizado por tener la mayor cantidad de elementos arqueológicos. En este relleno se concentró la mayor cantidad de loza industrial, cerámica, vidrio y restos óseos de animales recuperados de todo el corte. Cerca a los 70 cm. de profundidad, se encontraron las ruinas de un posible piso que estarían soportadas por el relleno que va de los 70 a los 130 cm. Sin embargo, este relleno (70 a los 130 cm.), al costado noreste del corte se profundizó 40 cm. (de los 130 a los 170 cm.), por lo que se consideró como un fogón para quema de basuras. El nivel de los 70 a los 130 cm., se caracterizó por estar constituido por una matriz compuesta por sedimentos de río con una vasta cantidad de material de escombros y chispas de carbón, mezcladas con elementos culturales en donde, los restos óseos y la cerámica, relacionados con usos domésticos por las manchas de hollín que poseen las piezas, fueron los materiales más recuperados.

El relleno de los 170 a los 210 cm., contenía menos escombros y la cantidad de material arqueológico presente se redujo notablemente. Entre los fragmentos cerámicos se resalta el hallazgo de un cuello de botija y material vidriado, elementos asociados al consumo de bebidas y alimentos.

El último relleno que va de los 210 a los 300 cm., correspondió a sedimentos muy húmedos de río, plásticos y de coloración oscura, con muy pocos elementos cerámicos y restos óseos. De la cerámica se puede decir que algunos fragmentos poseen manchas de hollín.

COMPARACIONES ARQUEOLÓGICAS Y ESTRATIGRÁFICAS ENTRE SECTORES

Para comprobar si la cultura material y la estratigrafía de los muestreos arqueológicos podía señalar diferencias entre los sectores estudiados y caracterizar aún más la información arqueológica del poblado, se decidió tomar la información recuperada de los perfiles de algunos de los cortes de cada plaza para realizar en primera instancia, comparaciones entre cada sector (Figura 57, Figura 58 y Figura 59) y posteriormente, entre los cortes de 2x1 m. ubicados en la zona albarrada (Figura 60), los cortes de 1x1 m. realizados en la mitad de la plaza (Figura 61) y los cortes de 1x1 m. efectuados en los patios

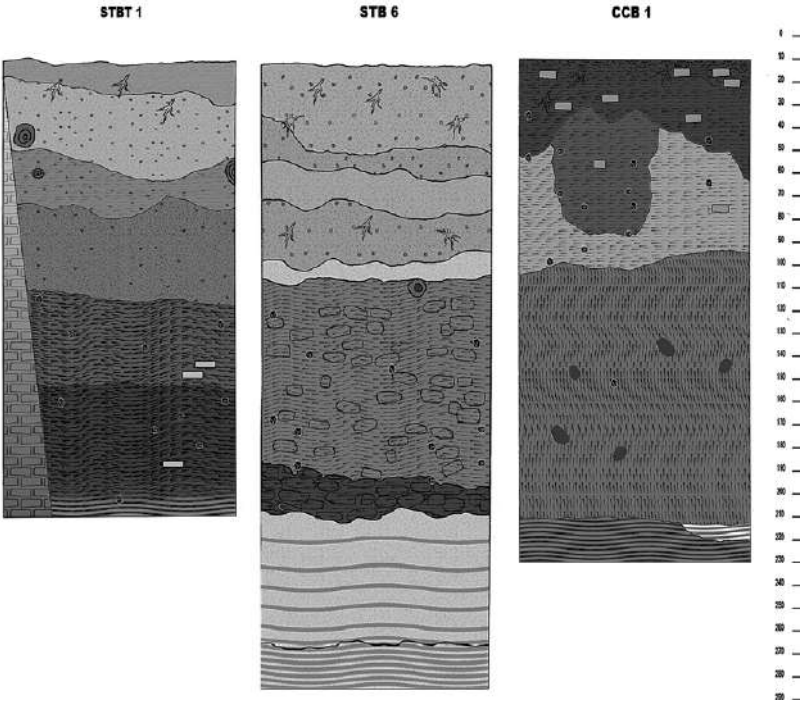


Figura 57. Comparación de perfiles de la plaza de Santa Bárbara.
Fuente: Dibujo elaborado por Leonardo Monsalve a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

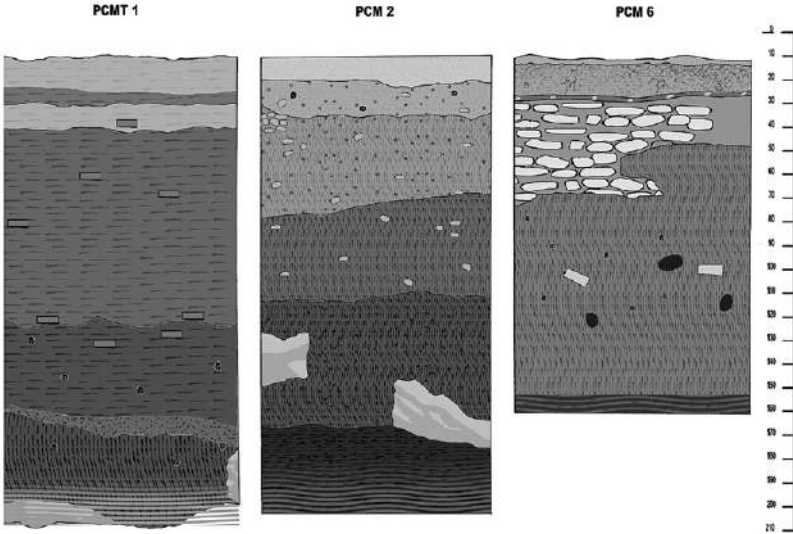


Figura 58. Comparación de perfiles de la plaza de La Concepción.
Fuente: Dibujo elaborado por Leonardo Monsalve a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

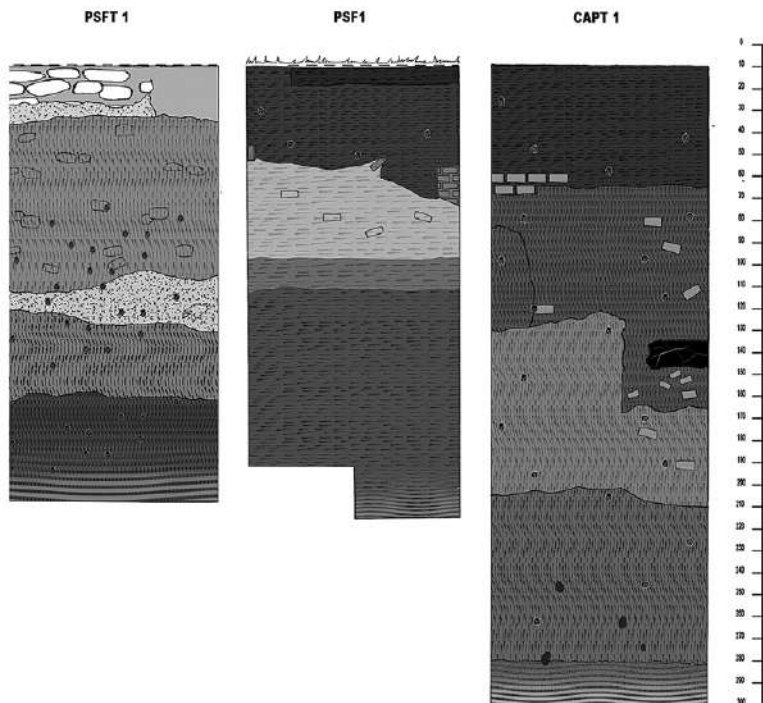


Figura 59. Comparación de perfiles de la plaza de San Francisco.
Fuente: Dibujo elaborado por Leonardo Monsalve a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

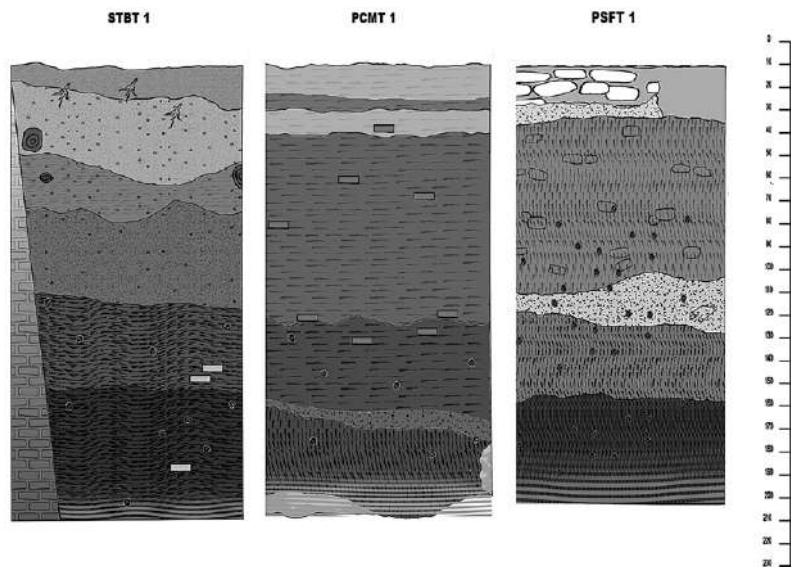


Figura 60. Comparación de perfiles de los cortes de 2x1 m efectuados en las plazas.
Fuente: Dibujo elaborado por Leonardo Monsalve a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

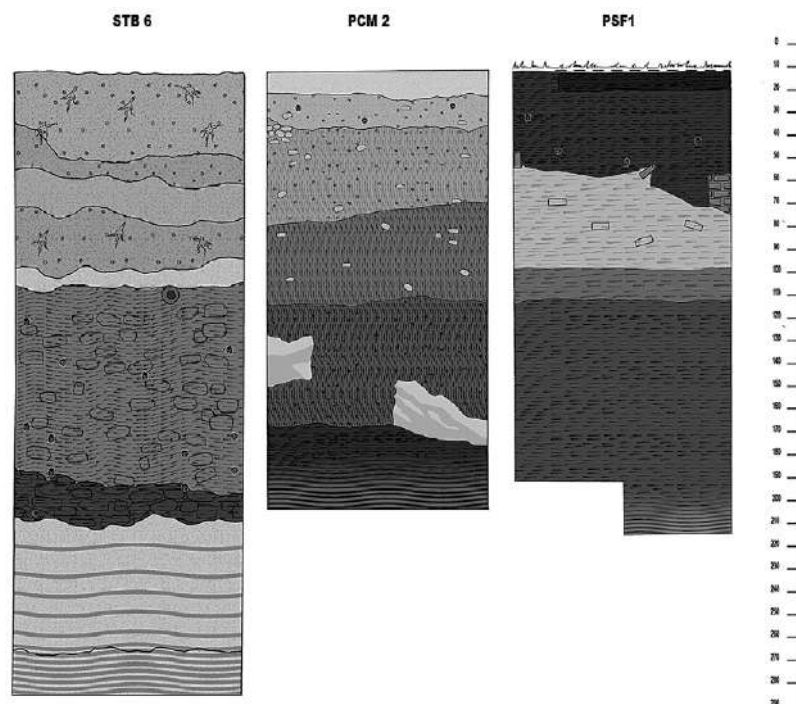


Figura 61. Comparación de perfiles de los cortes de 1x1 m efectuados en las plazas.
Fuente: Dibujo elaborado por Leonardo Monsalve a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

traseros de las casas coloniales (Figura 62). Para el sector de la plaza de Santa Bárbara los muestreos escogidos para la comparación fueron STBT-1, STB-6 y CCB-1; para la plaza de La Concepción fueron PCMT-1, PCM-2 y PCM-6; y para la plaza de San Francisco fueron PSFT-1, PSF-1 y CAPT-1.

En el sector de la plaza de Santa Bárbara el único corte en el que se registró cultura material en todos sus niveles fue STBT-1, y se recuperaron 398 elementos, de los cuales 123 (30.9%) correspondieron a huesos de animales, 94 (23.6%) fueron fragmentos cerámicos, 73 (18.3%) fueron vidrios, 59 (14.8%) correspondieron a fragmentos de loza, 34 (8,5%) fueron elementos de hierro. Gran parte de estos elementos se recuperaron entre los 0 a los 120 cm. Entre los 120 a los 200 cm, la presencia de material arqueológico descendió notablemente y fueron pocos los fragmentos de loza y huesos recuperados. A nivel estratigráfico en STBT-1 fue claro que, entre los 110-120 cm. hubo un cambio de estrato y que, a partir de esa profundidad, los niveles fueron más uniformes y sólo variaron en cuanto a su color y humedad.

En STB-6, al contrario de STBT-1, entre los 0-100 cm. no se encontró material arqueológico, aunque en este nivel se observaron al menos cinco estratos que fueron asociados a los rellenos producidos por dragados de inicios de la primera década del siglo XX. Entre los 100 y los 200 cm. se encontró la mayor concentración de evidencia arqueológica y por debajo de los 240 y los 280 cm., se observó una concentración de material arqueológico, aunque con muy pocos elementos. En STB-6 fueron recuperados 292 elementos entre los cuales 121(41.4%) fueron fragmentos de loza, 76 (26%) fueron huesos de animales, 48 (16.4%) eran material cerámico, 20 (6.8%) correspondieron a hierros y 19 (6.5%) eran fragmentos de vidrio. Adicionalmente, entre los 260 y 280 cm., se encontraron 3 vigas de madera completamente carbonizadas, probablemente

pertenecientes al techo de una casa colonial incendiado para el año de 1930, siendo factible que en este corte no se haya podido llegar a los estratos culturales de tiempos coloniales. No obstante, es interesante anotar cómo la loza fue el elemento recuperado con mayor porcentaje del corte, incluso más que los fragmentos de huesos de animales y cerámica.

A nivel estratigráfico, STB-6 presentó niveles y estratos complejos que seguramente dan cuenta de las transformaciones internas que sufrió el área de la plaza. No obstante, al igual que en STBT-1, fueron identificados dos bloques estratigráficos, el primero y más reciente comprendido entre los 0-110 cm. y, el segundo localizado entre los 110 a los 200 cm. Dado que en STB-6 se profundizó hasta casi los 300 cm., no fue posible hacer comparaciones respecto de los 200 a los 300 cm con sus pares.

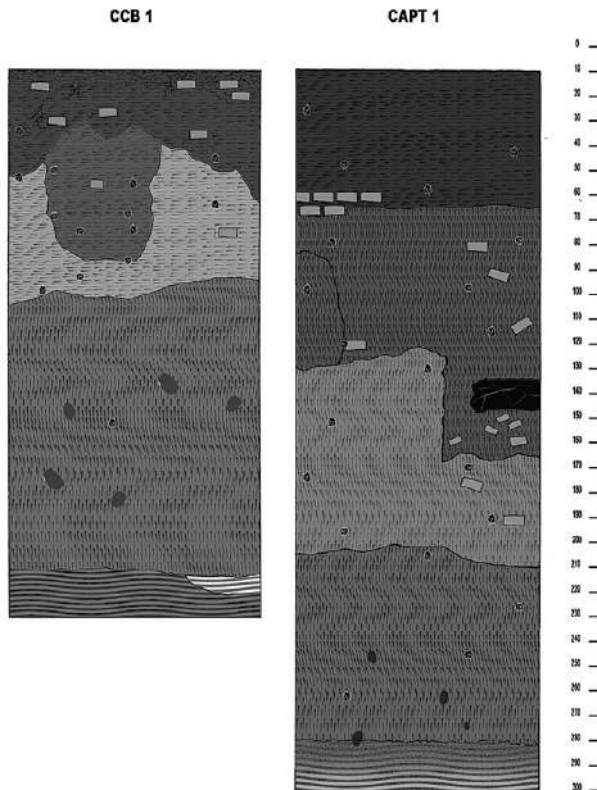


Figura 62. Comparación de perfiles de los cortes de 1x1 m efectuados en los patios traseros de la casa Borja y casa Amarilla
Fuente: Dibujos elaborados por Leonardo Monsalve a partir de los datos obtenidos de los muestreos arqueológicos

En CCB-1, la cultura material recuperada se encontró entre los 0-90 cm., y fue asociada a periodos muy recientes. En el corte se recuperaron 810 elementos de los cuales 338 (41.7%) pertenecían a huesos de animales, 290 (35.8%) fueron fragmentos cerámicos, 82 (10.1%) eran vidrios y 74 (9.1%) correspondían a fragmentos de loza. Al comparar estos valores con STBT-1, se observó que los porcentajes son similares y se mantuvo la relación de mayores porcentajes de huesos, seguido de cerámica y posteriormente de loza. El único elemento que cambió en su porcentaje de recurrencia fue el vidrio.

Al comparar la estratigrafía de los cortes STBT-1 y STB-6 con CCB-1, se confirmó la existencia de dos bloques estratigráficos. El primero, como se anotó anteriormente, fue ubicado entre los 0-110 cm. aproximadamente y, dependiendo del lugar de la plaza puede estar conformado por tres o cinco estratos. El segundo se encontró a una profundidad de 110 a los 200 cm. Se concluye entonces para este sector que en el nivel de los 0-100 cm., el elemento con mayor porcentaje fueron los huesos de animales, seguido de la cerámica y de los fragmentos de loza. Para el bloque de los 110-200 cm., la loza fue el elemento que obtuvo el mayor porcentaje, seguido de los huesos de animales y finalmente la cerámica.

Para el sector de la plaza de La Concepción los cortes que presentaron cultura material en casi todos sus niveles correspondieron a PCMT-1 y PCM-2. En PCMT-1 se recuperaron 505 elementos de los cuales 190 (37.6%) correspondieron a huesos de animales, 140 (27.7%) fueron fragmentos de loza, 76 (15%) eran vidrios, 66 (13%) fueron cerámica y 29 (5.7%) eran hierro. De los 0 a los 30 cm., la cultura material recuperada fue poca y los estratos de este nivel corresponden a los suelos más recientes del edificio del Mercado. Posteriormente, de los 30 a los 110 cm, se concentró la mayor cantidad de material arqueológico siendo la loza es el elemento que más recuperado en relación con los huesos y la cerámica. En el nivel de los 110 y los 170 cm. aproximadamente, apareció un nuevo estrato con cultura material, pero que a diferencia del nivel de los 30 a los 110 cm., presentó una disminución notable en los fragmentos de loza y una recurrencia en los huesos de animales y fragmentos cerámicos. De los 170 a los 200 cm., se encontraron varias rocas calizas de gran tamaño que correspondieron a los cimientos del edificio del Mercado, observándose poca cultura material representada tan sólo por fragmentos de huesos y cerámica.

PCM-2 presentó similitudes en cuanto a la estratigrafía al ser comparada con PCMT-1, pero en este muestreo la relación de porcentajes y de elementos recuperados en sus niveles varió. En PCM-2 se recuperaron 546 elementos entre los cuales, 159 (29.1%) correspondieron a fragmentos de loza, 139 (25.4%) eran huesos de animales, 130 (23.8%) fueron cerámica, 48 (4.8%) eran vidrios, 40 (7.3%) correspondían dientes humanos y 12 (2.1%) eran elementos de hierro. De los 0 a los 30 cm., la cultura material recuperada fue abundante. Gran parte de los elementos provienen de una acequia en donde los mayores porcentajes están representados por los huesos de animales y los dientes humanos. Posteriormente, de los 40 a los 110 cm. se concentró la mayor cantidad de material arqueológico que al igual que en PCMT-1, mostró que la loza fue el elemento más recurrente comparado con los huesos y la cerámica. De los 110 a los 170 cm., apareció un nuevo estrato con cultura material pero que a diferencia del bloque de los 30 a los 110 cm., mostró una disminución en los fragmentos de loza recuperados mientras que los huesos de animales y fragmentos cerámicos presentaron un mayor porcentaje. A partir de los 170 a los 200 cm., se observó al igual que en PCMT-1 un estrato correspondiente a los cimientos del edificio del mercado, compuesto por rocas calizas de gran tamaño.

PCM-6 fue el muestreo efectuado más lejos de la zona de ribera en el sector de la plaza de La Concepción. De este corte se recuperaron entre los 0 a los 110 cm., 139 elementos de los cuales 48 (34.5%) fueron huesos de animales, 33 (23.7%) eran cerámica, 27 (19.4%) correspondía a fragmentos de loza, 18 (12.9%) eran hierros y 13 (9.3%) fueron fragmentos de vidrio. A nivel estratigráfico, PCM-6 presentó mayores similitudes con el corte PCM-2 y, la relación de loza respecto a cerámica entre los 30 a los 110 cm. — que había sido mayor para la loza en este nivel en PCMT-1 y PCM-2 — en PCM-6 no fue tan notoria.

En la plaza de La Concepción, específicamente en el subsuelo del edificio del Mercado, se identificaron cinco grandes bloques estratigráficos. El primero, de los 0 a los 30 cm., posee dos estratos y corresponde a los suelos más recientes que ha tenido el edificio. El segundo, que fue claramente identificable en PCM-2 y PCM-6, va de los 30 a los 70 cm. y corresponde a un relleno que fue la base o soporte de los niveles superiores, caracterizado por una alta concentración de fragmentos de loza. El tercero, va de los 70 a los 110 cm. y fue visible en PCMT-1 y PCM-2 y comparte, al igual que el nivel de los 30 a los 70 cm, mayores porcentajes de fragmentos de loza con relación a los restos óseos de animales y fragmentos cerámicos. El cuarto bloque, va de los 110 a los 170 cm.

y fue observado en PCMT-1 y PCM-2, a esta profundidad los porcentajes de loza disminuyeron mientras que los elementos cerámicos aumentaron en porcentaje con un valor muy similar al de los restos óseos de animales. Allí apareció a los 170 cm. rocas calizas que corresponden a los cimientos del edificio. Finalmente, el quinto bloque, que va de los 170 a los 200 cm., fue registrado en PCMT-1 y PCM-2 y se caracterizó por contener escasa cultura material, representada por fragmentos cerámicos y restos óseos de animales.

En el corte PSFT-1 de la plaza de San Francisco se recuperaron 5401 elementos de los cuales, 2109 (39%) correspondieron a huesos de animales, 1509 (27.9%) fueron fragmentos cerámicos, 1013 (18.7%) eran lozas, 408 (7.5%) fueron vidrios y 265 (4.9%) se clasificaron como hierro. Entre los 0 a los 30-40 cm., en este corte se encontraron dos placas de concreto que correspondían a los suelos más recientes que tuvo el sector, en donde la cultura material fue poca. De los 40 a los 100 cm., se encontró la mayor cantidad de material arqueológico del corte siendo los restos óseos de animales y la cerámica, los elementos más representativos de este nivel seguidos por la loza, el vidrio y el hierro. De los 100 a los 170 cm., se observó una nueva concentración de material arqueológico en la cual loza aumentó en relación con la cerámica —aunque los restos óseos continuaron teniendo los mayores porcentajes. De los 170 a los 230 cm., la cantidad de elementos recuperados se redujo notablemente al igual que la diferencia de porcentajes entre loza y cerámica. No obstante, los restos óseos de animales continuaron teniendo los mayores valores en relación con los demás elementos recuperados en este nivel.

En el corte PSF-1, se recuperó material hasta los 130 cm., por lo que se planteó que gran parte de los elementos arqueológicos son recientes. Se recuperaron 271 elementos entre los cuales, 148 (54.6%) correspondieron a huesos de animales, 65 (23.9%) fueron cerámicas, 19 (7%) eran hierros, 17 (6.2%) correspondían a lozas y 13 (4.7%) eran vidrios. Entre los 0 a los 90 cm., se encontró la mayor cantidad de material representada mayoritariamente por restos óseos de animales, seguido por fragmentos cerámicos y en menor proporción por hierro, loza y vidrio, respectivamente. Posteriormente de los 90 a los 130 cm., la cantidad de material arqueológico se redujo notoriamente, siendo los elementos más representativos la cerámica y los restos óseos.

A nivel estratigráfico, PSF-1 resultó similar a PSFT-1, hecho que llama la atención pues PSFT-1 fue un corte efectuado sobre un área que no existió en tiempos coloniales. A partir del análisis de los perfiles entre estos dos cortes,

se pueden observar cinco bloques estratigráficos que varían muy poco en sus profundidades. El primero va de los 0 a los 30 cm. en PSFT-1 y de los 0 a los 50 cm en PSF-1. Este último, se caracterizó por tener dos estratos relacionados con los cambios más recientes de la plaza y por poseer abundante cultura material en donde los elementos más recurrentes fueron los restos óseos de animales, seguido por la cerámica y en menores proporciones por la loza, el hierro y el vidrio. El segundo bloque, va de los 30 a los 100 cm. en PSFT-1 y de los 60 a los 100 cm. en PSF-1. Fue un relleno que seguramente se creó para soportar los niveles superiores y posee las mismas proporciones en cuanto a cultura material del primer bloque descrito anteriormente. El tercer bloque va de los 100 a los 120 cm. aproximadamente en los dos muestreos, pero en SPFT-1 la loza aumentó y la cerámica decreció, mientras que en PSF-1, la cultura material recuperada fue escasa y sólo se recuperó cerámica y vidrio. El cuarto bloque, fue visible solo en PSFT-1 y va de los 120 a los 170 cm. y posee abundante material óseo de animales y la loza fue más recurrente que la cerámica. Por último, el quinto bloque va de los 170 a los 220 cm. y fue visible sólo en PSFT-1. Allí se observó la reducción en la cantidad del material arqueológico, con la disminución de la loza en relación con la cerámica.

En CAPT-1 se recuperaron 923 elementos entre los cuales, 350 (37.9%) correspondieron a huesos de animales, 215 (23.2%) fueron cerámica, 178 (19.2%) eran vidrios, 102 (11%) eran lozas y 66 (7.1%) fueron catalogados como hierros. De los 0 a los 80 cm., se encontró la mayor concentración de elementos arqueológicos, siendo el vidrio y los huesos los elementos más recurrentes, seguidos por la cerámica y en menor proporción por los fragmentos de loza. De los 90 a los 150 cm., se observó una nueva acumulación de elementos arqueológicos, en donde el porcentaje de loza y vidrio decreció mientras que el porcentaje de huesos de animales y cerámica aumentó. Posteriormente, de los 170 a los 210 cm., disminuyó en forma notable la cantidad de restos óseos, la loza y la cerámica. Sin embargo, esta última aumentó en relación con los otros dos elementos. Finalmente, de los 240 a los 270 cm., se observó una nueva acumulación de cultura material donde sólo se encontraron fragmentos de huesos y cerámica en cantidades reducidas.

A nivel estratigráfico CAPT-1, al ser comparado con los cortes de la plaza de San Francisco, se observó que si bien este muestreo fue en el que mayor se profundizó tan solo presenta cuatro bloques. El primero entre los 0 a los 70 cm., el segundo entre los 70 a los 130 cm., el tercero de los 130 a los 210 cm. y el cuarto, de los 210 a los 300 cm.

En términos generales, el análisis del material arqueológico y su posición estratigráfica señaló que no existen variaciones significativas en el tipo de cultura material que se pudo recuperar en las tres plazas, ya que casi siempre esta evidencia correspondió a elementos cerámicos, huesos y dientes, lozas, vidrios, hierros, monedas, concha, grafito, carbón y piedra. Con esto se infiere que no existió un único elemento característico de un sector en especial. Así mismo, hay una marcada tendencia de aparición de restos óseos de animales en todos los niveles de los cortes con porcentajes no menores del 30% y que podían alcanzar hasta del 55%, lo sigue la cerámica con valores entre el 20 y el 30%, la loza con valores variables entre 15% y el 30%, el vidrio con valores entre el 10% y 20% y, finalmente el hierro con valores entre 1.2% y 20%.

Sin embargo, fue posible observar algunas variaciones en cuanto a la relación de la cantidad de cerámica enfrentada a la cantidad de loza recuperada, que se evidenció de los 0 a los 110 cm., de los 110 a los 200 cm. y de los 200 a los 300 cm. en los tres sectores. En Santa Bárbara y San Francisco, por ejemplo, entre los 0 a los 110 cm., el material cerámico es mayor que la loza, mientras que en La Concepción ocurre lo contrario. De los 110 a los 200 cm. en los cortes de la plaza de Santa Bárbara PSTBT-1 y STB-6 y en PSFT-1 en la plaza de San Francisco, la cerámica disminuyó y aumentó la cantidad de loza; de hecho la loza algunas veces duplicó el número de elementos cerámicos recuperados. Por el contrario, en la plaza de La Concepción en PCMT-1 y PCM-2, de los 110 a los 200 cm, la loza disminuyó notablemente y la cerámica obtuvo los mayores valores. Finalmente, en todos los sectores de los 200 cm. hacia abajo, la loza casi que desapareció del registro arqueológico y solamente la cerámica junto con varios de los restos óseos de animales son los elementos característicos de los cortes en estos niveles.

Al comparar los perfiles de los cortes de 2x1 m. (STBT-1, PCMT-1 y PSFT-1) efectuados en las zonas más próximas a la ribera, se pudo apreciar que no existieron variaciones notorias en cuanto a su estratigrafía, algo que también aplica para los cortes de 1x1 m. de las plazas (STB-6, PCM-2 Y PSF-1) y que en cierta medida también pudo apreciarse en los cortes de 1x1 m. efectuados en los patios traseros de la Casa Borja y la Casa Amarilla (CCB-1 Y CAPT-1). Por lo tanto, se concluye que existen tres grandes bloques estratigráficos. El primero que va de los 0 a los 100 cm. de profundidad aproximadamente. El segundo que va de los 110 a los 210 cm. y el tercero, que va de los 210 cm en adelante. Sin embargo, se debe anotar que dependiendo del sector, en cada uno de estos tres

bloques pueden existir algunas variaciones estratigráficas que responderían a las transformaciones específicas que pudo tener cada sector.

Con este análisis se señalan algunas diferencias en las relaciones y porcentajes de la cultura material recuperada e igualmente, se indican algunas similitudes en la estratigrafía del poblado. Quedará como tarea de otras investigaciones, aumentar la colección de referencia para el periodo colonial en Mompós y efectuar análisis estadísticos más amplios.

6. CONSIDERACIONES FINALES

COMUNICACIÓN Y COMERCIO

Llegar a Mompo(xós) nunca ha sido fácil; las personas, productos y medios de transporte que necesiten llegar, salir o pasar por el pueblo deben enfrentarse a duros trabajos y pruebas para avanzar en su camino. Si actualmente es así, con toda certeza las condiciones debieron ser más difíciles durante la colonia. Si bien estas adversidades podrían parecer vánales, o excitantes, para un turista en nuestros días, son cruciales a la hora de analizar la dinámica y desarrollo de un puerto, que según los datos históricos fue uno de los más relevantes a nivel comercial durante el periodo colonial.

El puerto de Mompo es resaltado por haber sido fundado estratégicamente en la principal ruta de penetración y salida del Nuevo Reino de Granada, sin embargo, es necesario analizar con más detalle las ventajas geográficas del poblado en términos de las condiciones que pudo tener el puerto para la práctica del comercio colonial.

Evidentemente, en los mapas del territorio neogranadino y colombiano, pareciera que Mompo(xós) posee las mejores condiciones y conexiones para ser el principal puerto fluvial de la depresión Momposina, puesto que se fundó en una de las márgenes de un río que atraviesa extensos territorios y permite la comunicación entre diferentes lugares y poblaciones. Además, el

río Magdalena es navegable en gran parte de su recorrido, lo que indudablemente facilitó el transporte de bienes y personas.

Esta situación, sin embargo, no implicó que los desplazamientos por el río y sus zonas aledañas fueran fáciles o que el pueblo contara con las mejores rutas de comunicación. Estas dificultades se hacen evidentes en el aislamiento que se advierte cuando se llega a Mompós, ya que tanto llegar como salir, aún en desplazamientos relativamente cortos, resultan empresas que demandan inmensos esfuerzos. Siendo esta la situación ¿Cómo puede sostenerse entonces un puerto en el tiempo cuando tiene graves problemas de comunicación y acceso? y, ¿Cómo lo logró Mompox?

La primera respuesta se halla en la prelación del río Magdalena como principal ruta comercial y de comunicación durante la colonia. En esa ruta Mompox, como bien lo señalan los historiadores, era más un paso obligado que deseado, debido a que en este lugar mercancías, personas, ideas, noticias y negocios confluían. Por ejemplo, el Fray de Santa Gertrudis en su crónica titulada *Maravillas de la Naturaleza* de 1775 señala acerca del pueblo:

"[...] Mompox es de los parajes más calientes que yo he visto. Hace 6 veces más calor sin inmutación todo el año que en España en medio de la canícula. Cae en la mitad del río de la Magdalena de Cartagena hasta Honda. Todo monte cerrado, donde no se ha visto jamás un soplo de viento, y en clima a menos de 10 grados de altura del Polo. Propiamente es un infierno chico. Por las noches no se podía parar en la cama; quitaba el colchón, menos; me quitaba la túnica, tampoco; me ponía desnudo sobre los ladrillos, y no podía parar. De estos calores nos salió a todos un sarpullido como sarna en todo el cuerno, con una comezón que nos traía locos [...]" (Santa Gertrudis, 1970: 100)

A su vez Humboldt en 1801, anota en su diario de viaje lo siguiente:

"[...] Todos los que navegan por el río, fundamentalmente los medios enfermos, se sienten mas enfermos en Mompox. La gran humedad; una ciudad populosa, a ocho pies del río; un valle en el que casi nunca sopla un airecito, el agua llena de cocodrilos la atmósfera llena de mosquitos, la ciudad rodeada por todos los lados de ciénagas medio secas de los ríos Cicuco, Perico, Caño de Loba; una vegetación tupida, sustancia orgánica en descomposición. También reinan las fiebres después de los desbordamientos de los ríos Magdalena y Cauca, cuando con una humedad media (demasiada y muy poca humedad impiden la descom-

posición) empieza el proceso de la descomposición de la sustancia orgánica [...]”
(Noguera 1980: 152).

En relación con el segundo interrogante, la respuesta se encuentra en el hecho de que al ser un lugar alejado, pero parte esencial del andamiaje administrativo colonial, era el espacio ideal para el florecimiento de comerciantes que realizaban actividades lícitas, pero también ilícitas como el contrabando de géneros. Debido a esto, la villa, además de ser sitio de parada obligada, también se consolidó como almacén del comercio ilícito. Así, en Mompo —como era común en otros poblados coloniales españoles— el comercio ilícito se disimuló con el lícito, circunstancia que permitió la sobrevivencia del puerto pese a las limitantes de comunicación, anotadas anteriormente. Sin embargo, frente a esto surgen varios interrogantes: ¿Cómo fue disimulada esta actividad en Mompo?, ¿Hubo algo que caracterizó dicha actividad?, ¿Cómo rastrear el contrabando en Mompo siendo una actividad que aparentemente no deja huellas?, ¿Existe alguna evidencia material del comercio o del contrabando que permita dimensionar la capacidad comercial del puerto?

LO QUE SUGIEREN LAS FUENTES

Para proponer algunas respuestas a estos interrogantes y contrastar los datos obtenidos referentes al comercio colonial de Mompo se indagó en las tres fuentes utilizadas durante la investigación, es decir, el registro histórico, la valoración arquitectónica y el registro arqueológico y los resultados obtenidos en cada una de ellas, aunque interesantes y complementarios, plantean tanto problemas metodológicos como nuevos campos de investigación.

En este sentido, en la documentación histórica, para rastrear el comercio se observaron las características de la navegación y el número total de embarcaciones que transitaban por el río Magdalena. Así, se obtuvo que debido a las condiciones de navegabilidad del río, el tipo de embarcaciones que navegaron durante la colonia fueron de origen prehispánico y de tracción humana, acondicionadas para soportar el uso y demanda en términos de transporte y comercio de las sociedades europeas. De ahí que para implementar este sistema, los costos en cuanto a número de naves y tripulación debieron ser enormes.

Posteriormente, durante el siglo XIX, al implementarse un cambio radical en la navegación con las embarcaciones a vapor y de mayor capacidad de carga, se mejoraron las condiciones comerciales y de comunicación al emplearse menos tiempo para el transporte de bienes, por lo cual fue posible transportar mayor cantidad de productos con una reducción sustancial en los costos humanos y económicos. Sin embargo, debido a los cambios en el cauce del río Magdalena, la villa de Mompox no pudo gozar a cabalidad de estas ventajas, perdiendo poco a poco su importancia comercial.

Ahora bien, si durante el periodo colonial Mompox fue el puerto por excelencia, tal y como lo reseñan los historiadores, la cantidad de embarcaciones que debieron permanecer, pasar y fondear en el puerto, con fines comerciales, se presume debió ser numerosa. No obstante, los registros históricos no dan cuenta de dicho tráfico pues las fuentes históricas para establecer el número de embarcaciones que se movilizaron durante los siglos XVI y XVII son limitadas, y aunque para el siglo XVIII son más abundantes, no cuentan con suficientes datos para permitir reconstruir totalmente la actividad comercial del puerto.

Cabe anotar entonces que para siglo XVI, en los primeros registros que referenciaron el número de embarcaciones del puerto, del año 1560, se indica que los encomenderos asentados en Mompox tenían a su cargo 145 canoas, destinadas para el bogaje durante un año por el Magdalena a cualquier destino, lo cual señala una cifra nada despreciable para un puerto que apenas se había fundado. Además, el contar con una flotilla propia permitía predecir un comercio próspero y un aumento del número de embarcaciones y bogueros en correspondencia con las actividades y dinámicas del puerto y del virreinato (Tabla 1).

Por otro lado, para el siglo XVII, no se encontraron referencias directas sobre el número de embarcaciones registradas en Mompox, aunque se cuenta con un análisis del número total de barcos que entraron y salieron de Cartagena en el espacio regional Caribe, y de dos puertos fluviales al interior del Nuevo Reino de Granada entre 1610 y 1640. De esa manera, se encuentra que los resultados relativos a Mompox, indican que en el periodo entre los años 1610 y 1619 se movilizaron aproximadamente 72 embarcaciones; 60 para el periodo comprendido entre 1620 y 1629; y 29, entre los años 1630 y 1640, para un total aproximado de 161 embarcaciones hasta la mitad del siglo XVIII.

Ahora bien, al contrastar las 161 embarcaciones referenciadas para el periodo 1610-1640 con las 145 canoas del año 1560 se encuentra un aumento en el número de barcos, pero este incremento no necesariamente responde a un crecimiento en el tráfico o a un aumento en el número de barcos, ya que las embarcaciones referenciadas para 1560 corresponden sólo a ese año, mientras que el número de barcos del siglo XVII comprende un análisis de 30 años y pertenecen a trayectos comerciales distintos. De ese modo, estos registros permiten concluir que Mompox mantuvo un tráfico regular con Cartagena de Indias, aunque tal relación venía en decrecimiento y no fue significativa con respecto a otros puertos del Caribe (Tabla 3).

Para el siglo XVIII, de acuerdo con los registros de Guías y Despachos utilizados durante la investigación, se observa que entre febrero de 1719 y octubre de 1720 pasaron por Mompox 16 canoas, 55 barquetas, 1 varquería y 14 barquetones para un total de 86 embarcaciones con ruta Cartagena-Honda (Tabla 8 y Tabla 9 – ver también anexos 2 y 3 del Volumen de Anexos). Estos valores en nada concuerdan con las proporciones de embarcaciones comerciales que debió registrar el puerto para el siglo con mayor desarrollo comercial, aunque, es de anotar que estas 86 embarcaciones sólo corresponden al comercio lícito y en una sola dirección (Cartagena-Honda). De esta manera, faltaría conocer el número total de embarcaciones que comerciaron lícitamente y se movilizaron en sentido Honda-Cartagena y las embarcaciones ilícitas que se movieron en ambas direcciones y que, de una u otra forma, pasaron por Mompox.

Así, en un escenario estrictamente especulativo, debido a la ausencia de registros históricos, es factible pensar que dentro de las actividades comerciales lícitas, las embarcaciones con ruta Honda-Mompox-Cartagena fueran más numerosas que las de dirección Cartagena-Mompox-Honda, ya que el flujo de embarcaciones que exportaban los productos de las colonias americanas hacia la metrópoli debía ser mayor para poder mantener el sistema mercantilista; además, el porcentaje de embarcaciones lícitas (vías: Cartagena-Mompox-Honda y Honda-Mompox-Cartagena) debe ser menor que el número total de embarcaciones ilícitas vinculadas con Mompox durante la colonia. De hecho, la diferencia entre el número de embarcaciones lícitas e ilícitas debe ser considerable pues si se toman sólo los registros lícitos, la actividad comercial del puerto sería mínima y no darían cuenta del gran flujo de embarcaciones y comercio que realmente mantuvo el puerto de Mompox.

En este sentido, a partir de las fuentes de los años 1712, 1719 y 1729, se realizó un ejercicio en el cual se convertían los productos comerciales que transitaron durante estos años en toneladas, con el fin de realizar una comparación entre estos valores y los datos obtenidos con la reconstrucción de la capacidad de carga del puerto, cuyos resultados muestran un panorama muy revelador acerca de la actividad comercial del poblado.

Antes de presentar estos resultados, es necesario señalar que no todos los productos registrados en estos documentos fueron almacenados y/o comercializados en Mompox, y que algunos productos no pudieron convertirse en toneladas porque se desconocía el peso que dichos bienes poseían a la hora de su transporte durante la colonia. Sin embargo, aún con estas limitantes, tal ejercicio fue útil y coherente para dimensionar la actividad y capacidad comercial de Mompox, aunque, valga reiterar, que los valores presentados son especulativos.

Así, con base en los registros de las fuentes de archivo, se obtuvo que para el año de 1712 se movilizaron aproximadamente 226 toneladas; para 1719, 104 toneladas; y en 1720, 48, para un total de 378 toneladas. Si estos valores se contrastan con la capacidad de carga estimada del puerto, que corresponde a 48.000 toneladas, se evidencian grandes diferencias entre los productos comercializados en proporción a las capacidades de carga del puerto. De esta forma, en cuanto a la capacidad del puerto, para el año 1712 se transportó tan sólo un 0,5%, en 1719 fue el 0,2% y en 1720 el 0,1% y, si se sumaran las toneladas movilizadas de estos tres años se tendría un 0,8%. Esto sugiere que si el comercio lícito vía Honda-Mompox-Cartagena fuera 15 veces mayor al comercio lícito vía Cartagena-Mompox-Honda (12%), el tráfico lícito tan sólo representaría el 12.8% de la capacidad de carga neta del poblado y, por lo tanto, el comercio ilícito estaría aportando cerca del 87.2%. Ahora bien, lo que queda claro es que sin importar cuánto se incremente el comercio lícito, el comercio ilícito estaría representando gran parte de la actividad comercial y del uso de la capacidad de carga del puerto.

Si los registros de embarcaciones y productos lícitos son limitados, y teniendo en cuenta que es poco probable que existan registros de las embarcaciones ilícitas vinculadas con el comercio, entonces ¿Cómo se cobra conciencia de la importancia del contrabando en Mompox en las fuentes escritas?

Las respuestas se encuentran en la promulgación de leyes durante la colonia para mitigar esta actividad ilícita y, en los relatos de los viajeros, los cuales se convierten en registros claves. Acerca de las leyes promulgadas para evitar el contrabando, es válido anotar que si bien los documentos señalan que esta actividad era realizada en todo el Nuevo Reino de Granada, Mompos era considerado un sitio neurálgico debido a que en el poblado confluían muchos de los caminos comerciales (fluviales y terrestres) del virreinato. Por otro lado, en los relatos de los viajeros de diferentes periodos, se reitera la alusión a la importancia comercial del puerto.

No obstante, al igual que para el caso del número total de embarcaciones, los datos encontrados en estas fuentes son limitados y no permiten dimensionar cabalmente la actividad comercial lícita e ilícita del puerto, por lo que es necesario apoyarse en otros datos históricos complementarios, como los documentos que caracterizan a las élites y comerciantes y aquellos que describen los productos comerciales del pueblo.

En esta vía, las referencias sobre las élites momposinas fueron localizadas en algunos trabajos históricos, que permitieron entender cómo los encomenderos y los recursos acumulados por estas élites de comerciantes se lograron gracias a estrategias muy elaboradas, en las que no se daba espacio para la fuga de capital, y donde el radio comercial desbordaba los límites de la villa, la provincia y el continente, razón por la cual la importancia comercial de Mompos no sólo dependió del azar del curso del río y de su subordinación al puerto de Cartagena.

Asimismo, tales documentos evidenciaron la manera en que las élites fueron determinantes jugando un doble papel, ya que hacían parte del andamiaje administrativo colonial y, a su vez, organizaban emporios comerciales en los que disimulaban o camuflaban sus actividades ilegales. No obstante, los datos relacionados con las élites carecen de referencias directas que permitan dimensionar la capacidad comercial del puerto y la totalidad de productos comerciales que se traficaban lícita e ilícitamente en Mompos.

Para caracterizar aún más el comercio colonial de Mompos y establecer los posibles correlatos arqueológicos que generó dicha actividad allí, se efectuó la búsqueda de referencias en diferentes fuentes documentales sobre los productos comerciales asociados con la villa, cuyo resultado fue la creación de una lista de productos, que permitió referenciar 140 elementos

comerciales, de los cuales la gran mayoría son alimentos, procedentes de diferentes partes del mundo, a los que fue difícil establecerles el tipo de red comercial (intercontinental, interprovincial y local) en que estaban involucrados y los periodos en los que tuvieron mayor demanda (Tabla 4). Dicha lista muestra la gran diversidad de géneros que se traficaban durante la colonia, aunque es muy factible que no se limitara a 140 elementos, puesto que algunos productos como las mercaderías y mercerías estaban constituidos por un sin número de bienes comerciales, otros elementos tenían más productos asociados para su transporte y/o venta, o porque algunos productos no quedaron registrados en las fuentes escritas.

Así, con la información recuperada de las diferentes fuentes de documentación escrita se contextualizaron varias de las características comerciales del puerto de Mompox a nivel interoceánico, interprovincial y local, y se pudo entender el desarrollo económico de la villa al ubicarse personas y bienes involucrados en las actividades comerciales del poblado. En efecto la búsqueda de datos en las fuentes escritas reportó datos generales pero significativos sobre la actividad comercial colonial, pero no permitió determinar las especificidades de dicha actividad en el puerto de Mompox, pues fueron pocas las referencias halladas sobre zonas de actividad comercial, la forma como los productos permanecían o circulaban, los lugares de almacenaje, venta y distribución y, los datos sobre el número de embarcaciones del pueblo.

Igualmente, se pudieron constatar diferencias en la cantidad y calidad de la información de los registros escritos. Así, gran parte de los datos que se poseen de Mompox se encuentran en estudios históricos, que no siempre referencian la fuente primaria de donde extraen la información o que realizan inferencias sobre el puerto con base en datos indirectos, comparaciones o generalidades que se manejan para todo el periodo colonial.

De otra parte, aunque se esperaba encontrar un gran número de datos sobre productos comerciales en las fuentes documentales, se preveía que buena parte de estos bienes podían no estar presentes en el registro arqueológico estratificado, y que, también, era factible poder encontrar evidencia arqueológica de productos que no hubiera sido encontrada en el registro escrito. Las razones para que en el registro arqueológico no apareciera la totalidad de productos referenciados en las fuentes escritas responden, básicamente, a que gran parte de los productos comerciales eran de naturaleza

orgánica (legumbres, maderas, carnes, especias, telas, entre otros), lo que dificulta la conservación de estos materiales, además, al poseer la característica de bienes cambiables no es fácil localizar los depósitos arqueológicos que contengan este tipo de evidencia material en Mompós, ni atribuirles áreas específicas de procedencia y destino.

A pesar de esto, se consideró que los lugares con mayores probabilidades de contener cultura material, relacionada con el comercio, se encontraban en las zonas ribereñas del poblado (como plazas con acceso al río que eran lugares donde se efectuaban las labores de carga y de descarga) lugares en los que, si bien existían fenómenos relacionados con la formación de los suelos y los estratos culturales que dificultan los análisis arqueológicos, podían encontrarse evidencias de los diferentes productos que se traficaron lícita e ilícitamente en Mompox durante la colonia.

Así, por factores climáticos, ajenos a las metodologías arqueológicas implementadas, los muestreos efectuados no brindaron los datos esperados en cuanto la obtención de cultura material estratificada relacionada con la actividad comercial colonial del puerto. A nivel arqueológico, entonces, los productos encontrados se dividen en: cerámica, loza, restos óseos de animales (res, galápago y pollo), vidrio, hierro, monedas, herramientas líticas, madera y grafito; si bien algunos de estos elementos pueden ser considerados como antiguos o asociados con el periodo colonial, la gran mayoría pertenece a basura antigua desechada en tiempos recientes en depósitos arqueológicos altamente intervenidos. En términos generales, fueron pocos los productos recuperados por medio de excavaciones en comparación con los obtenidos mediante las referencias del registro escrito.

En consecuencia, en dado caso que sólo se contara con el registro arqueológico estratificado, recuperado en esta investigación, para describir la actividad comercial de Mompox, los datos sobre el comercio colonial de este puerto serían muy diferentes al desarrollo comercial que narran las fuentes escritas, ya que llevarían a plantear que no existen suficientes evidencias que den cuenta de un comercio intercontinental del puerto o elementos que sustenten amplias redes de intercambio, que la cantidad de elementos recuperados no sugieren una próspera o decadente actividad comercial y que el sostén comercial y poblacional de los habitantes del puerto estaba ligado con la venta y consumo de ganado. Interpretaciones que para nada

concordarían con las actividades comerciales y desarrollos económicos del puerto y sus habitantes para la época estudiada.

Sin embargo, antes de desvirtuar el registro arqueológico como una fuente independiente con la que es posible corroborar, complementar o desvirtuar el registro escrito, es menester hacer algunas salvedades del comportamiento de la evidencia arqueológica recobrada hasta ahora para Mompox(ós). El hecho de que en las zonas ribereñas no se hayan recuperado los elementos esperados para el análisis del comercio colonial del puerto, no implica que en otros lugares del poblado, específicamente en zonas más alejadas de la ribera y con menos intervenciones antrópicas y geo-morfológicas, puedan encontrarse sitios arqueológicos con mejores atributos para este tipo de investigaciones. En este sentido, a futuro será necesario efectuar más cortes en gran parte de los espacios comerciales coloniales de Mompox(ós) como casas, basureros, caminos, fábricas y tiendas entre otros.

En relación con esto, es muy factible, entonces, que el hecho de no encontrar la cultura material esperada en los cortes arqueológicos se deba a que los muestreos fueron realizados en las tres principales plazas ribereñas del puerto que por su ubicación a borde de río, son zonas que han sufrido transformaciones a lo largo del tiempo y que incluso hoy están siendo modificadas.

Además, por su naturaleza de espacios públicos, estos lugares generalmente deben permanecer limpios y aseados, por lo que la basura que podía generarse después de un día de ardua actividad comercial seguramente era recogida y depositada en otros lugares.

En ese sentido, durante el trabajo de campo se pudo comprobar que en el mercado de la plaza de San Francisco, una vez los vendedores y los compradores finalizaban sus actividades, no quedaban elementos que indicaran que en el lugar hubiera funcionado un mercado. Así, casi como una rutina inherente a la actividad comercial, tanto al comenzar como al finalizar el día, el área del mercado y los puestos de ventas son limpiados y los desechos, que podrían posteriormente depositarse en el subsuelo, son ubicados en otros lugares. Por lo tanto, y aunque suene paradójico, las áreas de mercado público, en donde se realiza la mayor actividad comercial, son las zonas que poseen menos desechos o elementos materiales estratificados de productos comerciales.

De todos modos, los trabajos arqueológicos efectuados durante la investigación son importantes en la medida en que generan un primer acercamiento de la cultura material de los habitantes de Mompox, dan cuenta de algunos productos comerciales y sirven para comparar a futuro aspectos sobre la estratigrafía del pueblo y las diferencias que pudieran existir en otras áreas de actividad comercial como casas, bodegas, fábricas y tiendas.

Ahora bien, sumadas a las fuentes históricas y registros arqueológicos, las estructuras arquitectónicas y el trazo urbano de Mompós se deben contemplar como otras fuentes de evidencia material y cultural muy útiles para dimensionar y analizar las capacidades comerciales del puerto, así como para demostrar cómo el comercio ilícito seguramente fue el factor más importante para que el poblado mantuviera su primacía comercial durante la colonia. Es de considerarse que si bien es cierto que algunas edificaciones han tenido transformaciones a lo largo del tiempo, también muchas estructuras conservan sus orígenes, atributos y tipologías coloniales, de manera tal que una de las características más notorias de Mompós, es el admirable estado de conservación de su trazo y red urbana colonial, gracias a lo cual el pueblo fue declarado como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1995.

Así, el hecho de que el espacio urbano sea una clara manifestación de la sociedad que lo construye, lo ocupa y lo transforma constantemente en relación directa con el entorno en que se instala, hace posible que a través de análisis espaciales de las características urbanas y de infraestructura de Mompós se puedan rastrear sus actividades comerciales y su desarrollo económico; técnicas de análisis que no son para nada ajenas del quehacer arqueológico. Los resultados de los análisis espaciales y la valoración tecno-económica realizada para esta investigación, entonces, arrojan nuevos e interesantes datos sobre la capacidad portuaria de Mompox y complementan la información para determinar el rol que jugó la villa en las redes comerciales del Nuevo Reino de Granada.

Frente al análisis espacial efectuado en Mompox, lo primero que se debe anotar es que no todas las márgenes ribereñas del Magdalena son óptimas para realizar asentamientos permanentes, y aún menos para responder a las características político administrativas que debían cumplir los pueblos españoles del periodo colonial. De esta forma, los datos históricos indican que varios asentamientos emplazados en las riberas del río Magdalena, cerca del pueblo

de Mompos, debieron refundarse o trasladarse a territorios más adecuados en términos administrativos y geográficos, caso del pueblo de Tamalameque.

Adicionalmente, los poblados no sólo debían estar bien ubicados, sino que necesitaban desarrollar, construir o implementar la infraestructura pertinente para cumplir con el papel de puertos fluviales, y claro, debían poseer dirigentes y presupuestos, además de razones de peso para que la metrópoli auspiciara o permitiera la construcción de dichas inversiones. En otras palabras, si Mompos crecía y generaba dividendos para sus habitantes y dirigentes, debía también hacerlo para la monarquía española.

De este modo, en comparación con otros poblados con orígenes coloniales se encuentran las diferencias urbanísticas y de infraestructura que posee el pueblo de Mompos(ós) frente a otros asentamientos, en especial los que se encuentran en las riberas del río Magdalena y la depresión Momposina. En la región no se halla un puerto fluvial o una villa como Mompos y, en el curso del río, sólo el puerto de Honda (ubicado en el actual departamento del Tolima) puede equipararse, aunque hay mucha distancia de un puerto a otro.

Entre estos elementos urbanísticos propios de Mompos(ós) están sus amplias y opulentas casonas, las plazas ribereñas dominadas por centros religiosos, las albarradas con sus escalinatas y las edificaciones construidas con fines comerciales presentes en todo el poblado, las cuales demuestran que el desarrollo comercial de Mompos estuvo ligado no sólo con intercambios de escala global, y con ciudades y villas del Nuevo Reino de Granada, sino también, y al parecer de una forma más relevante, a una dinámica regional de intercambio promovida por los vínculos con asentamientos cercanos a la villa, desde los cuales se hacían llegar productos de consumo básico, habiendo sido también la base para la conformación de encomiendas, y posteriormente emporios de flotillas de bogueros.

La actividad comercial, entonces, marcó definitivamente la forma y el uso de los espacios en el pueblo, contando con unas altas densidades comerciales en cercanías de los principales espacios públicos y religiosos, y compartiendo su jerarquía con las residencias de las clases dirigentes de la región que se ubicaron en sus alrededores. Así, se observa que el borde ribereño de Mompos tiene una conformación comercial jerarquizada que concentró múltiples actividades sobre unos cuantos espacios, como la plaza de la Concepción, El Moral y San Francisco, incluso la de Santa Bárbara.

De tal manera, según las observaciones y análisis realizados, las plazas de La Concepción, El Moral y San Francisco pudieron llegar a movilizar con mayor potencia los amplios volúmenes de mercancías y productos sobre el Magdalena. Sin embargo, de este trío, La Concepción se destaca por los volúmenes de almacenamiento y densidad de ocupación en torno a ella, siendo, sin duda, el lugar de mayor jerarquía de la villa.

Ahora bien, aunque la documentación histórica y arquitectónica señala una fuerte relación entre el comercio, la navegación y una sociedad claramente jerarquizada y mestiza, ningún estudio ha analizado por qué las dimensiones de los espacios comerciales y su organización, dentro de la estructura urbana, presentan porcentajes tan altos en cuanto a capacidad de carga y a número de edificaciones y espacios construidos con usos comerciales. A partir de los resultados obtenidos durante este trabajo, se puede plantear que una respuesta viable para ello es la proporción exorbitante de las actividades comerciales ilícitas realizadas bajo el ojo inquisidor del poder religioso y con el “permiso” de los funcionarios reales que generaron los dividendos suficientes para sostener el puerto, construir opulentas casas, albarradas y centros religiosos y mantener los lujos y negocios de los grupos económicos y políticos de la villa.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

- AGN, Sección Colonia, Fondo: Aduanas, Legajo 1, Folios 25, 56-64
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Aduanas, Legajo 1, Folios 57-216
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Aduanas, Legajo 1, Folios 441-442
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Consulados, Legajo 5, Folios 191-287
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 105, Folios 196-198
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 112, Folios 436-445
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 112, Folios 566-569
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 56, Folios 12-13
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 56, Folios 38-47
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 61, Folios 131-135
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 71, Folios 419-423
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 71, Folios 716-720.
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Miscelánea, Legajo 80, Folios 799-806.
- AGN, Sección Mapas y Planos, Fondo: Mapoteca 6, Ref. 80.
- AGN, Sección Archivo Anexo, Fondo: Asuntos Importantes, T. 3 f. 187-188
- AGN, Sección Colonia, Fondo: Historia Civil, T. 3 f. 893
- Museo Nacional de Colombia, Torres, Méndez Ramón, Bogas del Magdalena descargando un champán, 1850, número de registro: 1161.

FUENTES IMPRESAS

- ACEVEDO LATORRE, Eduardo (Comp.). 1975. Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI al XIX. Segunda Edición. Litografía Arco. Bogotá.
- ANÓNIMO. (c.a. 1731). *"Un virrey apopléjico. Diario de la subida por el Río Magdalena del Excelentísimo señor virrey Don Juan Pimienta y lo ocurrido hasta su fallecimiento"*. En: NOGUERA, Aníbal. (Comp.). 1980. Crónica Grande del río Magdalena. T. I. Fondo Cultural Cafetero. Bogotá. pp. 129-139.
- ANÓNIMO. (1819). "Misión Confidencial". En: NOGUERA, Aníbal. (Comp.). 1980. Crónica Grande del río Magdalena. T. I. Fondo Cultural Cafetero. Bogotá. pp. 201-210.
- BLANCO, José (Comp.). 1992. Atlas Histórico Geográfico de Colombia. Archivo General de la Nación. Bogotá.
- CEDULARIO DE INDIAS, Cédula del 16 de mayo de 1627, Volumen XXXVII, IMAGEN 322. [en línea]. [consultado el 13/03/10]. Disponible en: <<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=0>>
- DE POMBO, José Ignacio. (2 de junio de 1800). "Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias. En: MELO, Jorge. 1986. Comercio y Contrabando en Cartagena de Indias. 1986. Primera Edición. Nueva Biblioteca Colombiana de Cultura, Editorial Linotipia, Bolívar Ltda.
- DICCIONARIO DE GOBIERNO Y LEGISLACIÓN DE INDIAS. Siglo XVI - Siglo XVIII. [en línea]. [consultado el 13/03/10]. Disponible en: <<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet>>
- DICCIONARIO NÁUTICO ESPAÑOL. 1831. Imprenta Real. Madrid. [en línea]. [consultado el 13/03/10]. Disponible en: <http://books.google.com.co/books?id=DT4Kzd55sKkC&printsec=frontcover&dq=diccionario+naval&source=bl&ots=7xX3SOVr0&sig=VkyTbIZQcXHu8TZiLgawSjbx2ml&hl=es&ei=MIOiS5eFIOxtgetkYGQCg&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=9&ved=0CCIQ6AEwCDgK#v=onepage&q=diccionario%20naval&f=false>
- FRIEDE, Juan (Comp.). (1955-1960) 1976. Fuentes Documentales para la Historia del Nuevo Reino de Granada. 8 vols. Biblioteca del Banco Popular. Editorial Andes. Bogotá.
- GARCÍA, Nicolás. 1776. "Testimonio de las Diligencias practicadas por Nicolás García para averiguar las ilícitas introducciones de géneros nacionales y extranjeros y los medios de estorbarlos". En: Revista Huellas, No. 20, p. 47-66. Universidad del Norte. Barranquilla.

- HUMBOLDT, Alejandro de. (1801). "Diario de viaje por el Magdalena", En: NOGUERA, Aníbal. (Comp.). 1980. Crónica Grande del río Magdalena. T. I. Fondo Cultural Cafetero. Bogotá. pp. 145-171.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI. 1985. Atlas de Cartografía Histórica de Colombia. Litografía Arco. Bogotá.
- LÓPEZ DE VELASCO, Juan. 1574. Geografía y Descripción Universal de las Indias. [en línea]. [consultado el 13/03/10]. Disponible en: <<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/india/india0a.htm>>.
- ORTIZ, Sergio. (Comp.). 1965. Escritos de dos Economistas Coloniales: don Antonio de Narváez y La Torre y don José Ignacio de Pombo. Archivo de Economía Nacional. Bogotá.
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. 1729. Diccionario de la Lengua Castellana. Séptima Edición. [en línea]. [Consultado el 13/03/10]. Disponible en: <<http://buscon.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0.>>.
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. 1734. Diccionario de la Lengua Castellana. [en línea]. [consultado el 13/03/10]. Disponible en: <<http://buscon.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0.>>.
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. 1803. Diccionario de la Lengua Castellana. [en línea]. [consultado el 13/03/10]. Disponible en: <<http://buscon.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0.>>.
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. 1832. Diccionario de la Lengua Castellana. Séptima Edición. [en línea]. [consultado el 13/03/10]. Disponible en: <<http://buscon.rae.es/ntlle/SrvltGUIMenuNtlle?cmd=Lema&sec=1.0.0.0.0.>>.
- SANTA GERTRUDIS, Juan de (fray). 1970. Maravillas de la Naturaleza (1775-?-), III Tomos. Biblioteca del Banco Popular. Bogotá.
- SIMÓN, Fray Pedro. (c.a. 1627) 1981. Noticias Historiales de las Conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales, VII Tomos. Banco Popular, Bogotá.
- STRIFFLER, Luís. (1871) 1993. El Alto Río Sinú. Historia del primer establecimiento para extracción de oro en 1884. Ediciones Gobernación del Atlántico, Colección Historia. Barranquilla.
- STRIFFLER, Luís. (1880) 1995. El río San Jorge. Ediciones Gobernación del Atlántico, Colección Historia. Barranquilla.
- TOVAR, Hermes. (Comp.). 1993-1996. Relaciones y Visitas a los Andes S. XVI. IV Vols. Colcultura. Instituto de Cultura Hispánica. Bogotá.

- TOVAR, Hermes. 1999. El imperio y sus colonias. Las Cajas reales de la Nueva Granada en el siglo XVI. Archivo General de la Nación. Bogotá.
- YBOT, Antonio. 1933. Los Trabajadores del río Magdalena Durante el Siglo XVI. Geografía Histórica, Economía, Legislación del Trabajo (Según Documentos del Archivo General de Indias). Talleres Gráficos Veritas. Barcelona.

BIBLIOGRAFÍA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA

- ACEVEDO, Eduardo. 1981. El Río Grande de la Magdalena. Apuntes sobre su Historia, su Geografía y sus Problemas. Banco de la república, Biblioteca Luís Ángel Arango. Bogotá.
- ÁLVAREZ, Beatriz. 2003. François Desiré Roulin: de La Guaira a Bogotá. Serie Colección de Arte. Banco de la República. Bogotá.
- ARQUEZ, Oscar y PEÑAS, David E. 1994. Espacio, poblamiento y sociedad en la región de Mompox. Editorial Lealon. Medellín.
- ARQUEZ, Oscar. 1994. "Los estudios históricos sobre Mompox y su patrimonio documental". En: Patrimonio documental del Caribe Colombiano, memorias del primer encuentro, p. 37-51. Archivo General de la Nación – Sistema Nacional de Archivos. Gráficas Europa. Bogotá.
- ARROYAVE, Ana. 2005. Mompox: Puerto de Escala y Almacén del Ilícito Comercio. Estudio del contrabando en la villa durante los años de aplicación del sistema del libre comercio: 1778-1796. Monografía de pregrado, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Historia. Universidad de los Andes. Bogotá.
- BARRERA, Eduardo. 2000. Mestizaje, Comercio y Resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del Siglo XVIII. Colección: Cuadernos de Historia Colonial, Título VI. Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH. Cargraphics S.A. Bogotá.
- BELL, Gustavo (Comp.). 1987. "Contrabando e Intereses Comerciales en Mompox en el siglo XVIII". En: Revista Huellas, No. 20, p. 47-66. Universidad del Norte. Barranquilla.
- BENAVIDEZ, Marcela. 1997. Estudio Arqueológico, Casa de los Juzgados(Mompox-Bolívar). Informe Final. Subdirección de Bienes Muebles. Ministerio de Cultura de Colombia. Texto sin publicar.
- BERNARD, Oliver y ZAMBRANO, Juan. 1993. Ciudad y Territorio. El proceso de poblamiento en Colombia. Academia de Historia de Bogotá, Instituto Francés de Estudios Andinos y Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia. Bogotá.
- CASTRO, Álvaro. 1992. "Síntesis de un Estudio Morfológico y Tipológico de Mompox". En: Boletín Historial, Nos. 1-14, p. 4357. Academia de Historia de Santa Cruz de Mompox. Mompós.
- CIPOLLA, Carlo. 1999. La odisea de la plata española. Editorial Crítica. Barcelona.

- COLCULTURA. 1994. Guía Ciudad Histórica, Santa Cruz de Mompox Colombia. Colección guías de arquitectura. Instituto Colombiano de Cultura. Ediciones PROA. Bogotá.
- COLMENARES, Germán (Comp.). 1989. Relaciones e Informes de los gobernantes de la Nueva Granada. Tomo I. Biblioteca del Banco Popular. Editorial Andes. Bogotá.
- COLMENARES, Germán. 1973. Historia económica y Social de Colombia 1537-1719. Universidad del Valle, División de Humanidades. Talleres de Ediciones Culturales. Bogotá.
- COLMENARES, Germán. 1991. "La Formación de la Economía Colonial (1500-1740)". En: OCAMPO, José (Comp.). Historia Económica de Colombia, p. 13-47. Tercera Edición. Siglo XXI Editores de Colombia Ltda. Bogotá.
- COLMENARES, Germán. 1997. Historia económica y Social de Colombia 1537-1719, volumen I. Tercer Mundo Editores, Universidad del Valle, Banco de la República y Colciencias. Bogotá.
- CONDE, Jorge. 1999. Espacio, Sociedad y Conflictos en la Provincia de Cartagena. 1740-1815. Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico. Barranquilla.
- CORRADINE, Alberto. 1969. Santa Cruz de Mompox: estudio histórico y crítico sobre su arquitectura colonial / presentado por Universidad Nacional de Colombia y el profesor Alberto Corradine Angulo a través de la sección de historia de la Facultad de Artes a Corporación Nacional de Turismo: Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- CORRADINE, Alberto. 1981. Santa Cruz de Mompox: estudio morfológico y reglamentario. Corporación Nacional de Turismo. OP GRAFICAS LTDA. Bogotá.
- CRUXENT, José y DEAGAN, Kathleen. 2002. Archaeology at La Isabella: American's first European Town, 1943-1498. Yale University Press. New Haven, Conn.
- DAZA, Vladimir. 2009. Los Marqueses de Santa Coa: una Historia Económica del Caribe Colombiano 1750 - 1810. Colección Cuadernos Coloniales, Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Bogotá.
- DEAGAN, Kathleen. 1987. Artifacts of the Spanish Colonies of Florida and the Caribbean, 1580-1800. Vol. 1: Ceramics, Glassware and Beads. Smithsonian Institution Press. Washington, D.C.

- DEAGAN, Kathleen. 2002. *Artifacts of the Spanish Colonies of Florida and the Caribbean, 1580-1800. Vol.2: Portable Personal Possessions.* Smithsonian Institution Press. Washington, D.C.
- DEL CASTILLO, Nicolás. 1986. "Los indios de la Gobernación de Cartagena". En: *Boletín de Historia y antigüedades*. No. 752, Vol. LXXIII, p. 53-87. Editorial Kelly. Bogotá.
- DEL CASTILLO, Nicolás. 1997. *La llave de las Indias.* Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá.
- DI FILLIPO, Giovanni. 2010. *La Independencia Absoluta Santa Cruz de Mompox. Algo del Pasado, para el Presente y por el Futuro.* Gdife-Editores. Mompós (en prensa).
- DICCIONARIO DE TÉRMINOS DE ARTE. 1993. Quinta Edición. Alianza Editorial. Madrid, España.
- DICCIONARIO MANUAL SOPENA. 1956. *Diccionario Manual Sopena. Enciclopédico e Ilustrado.* Editorial Ramón Sopena, S.A. Barcelona.
- DICCIONARIO REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. 1992. *Diccionario de la lengua española (21ª ed.).* Espasa Calpe. Madrid
- FALCHETTI, Ana y PLAZAS, Clemencia. 1981. *Asentamientos prehispánicos en el bajo río San Jorge.* Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales. Banco de la República. Bogotá.
- FALCHETTI, Ana y PLAZAS, Clemencia. 1986. "La cultura del oro y el agua. Un proyecto de reconstrucción". En: *Boletín Cultural y Bibliográfico*. Vol. 23, No. 6, p. 53-72. Banco de la República. Bogotá.
- FALS, Orlando. 1976. *Capitalismo, hacienda y poblamiento. Subdesarrollo en la costa Atlántica.* Editorial Punta de Lanza. Bogotá.
- FALS, Orlando. 1979. "Mompox y Loba". En: *Historia doble de la costa*. Tomo 1. Carlos Valencia Editores. Bogotá.
- FRANCOVICH, Riccardo y MANACORDA, Daniele (eds.). 2001. *Diccionario de Arqueología.* Editorial Crítica.
- FUNARI, Pedro y ORSER, Charles. 2001. "Archaeology and Slave Resistance and Rebellion". En: *World Archaeology*. Vol. 33, No.1: 61-72. Taylor and Francis Ltda.
- GARRIDO, Margarita. 1993. *Reclamos y representaciones. Variaciones sobre la política en el Nuevo Reino de Granada 1770-1815.* Colección Bibliográfica Banco de la República. Bogotá.

- GÓMEZ, Rafael. 1983. Magdalena Río de Colombia. Ediciones Tercer Mundo, Bogotá.
- GORDON, B. Le Roy. 1983. El Sinú. Geografía Humana y ecología. Carlos Valencia Editores. Bogotá.
- GUZMÁN, Ángela. 2002. La ciudad del Rio Honda. Unibiblos. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- HARING, Clarence. 1984. Comercio y Navegación entre España y las Indias. Fondo de Cultura Económica. Méjico.
- HERRERA, Marta. 2002. Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales Neogranadinos. Siglo XVIII. Instituto Colombiano de Antropología e Historia y Academia Colombiana de Historia. Bogotá.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI. 2002. Atlas de Colombia. Quinta Edición. Imprenta Nacional. Bogotá.
- JARAMILLO, Ernesto. 1991. "Fundación de la villa de Santa Cruz de Mompox". En: Boletín Historial, Nos. 22-21, p. 43-57. Academia de Historia de Santa Cruz de Mompox. Mompós.
- JARAMILLO, Jaime. 1991. "La Economía del Virreinato (1740-1810)". En: OCAMPO, José (Comp.). Historia Económica de Colombia, p. 49-83. Siglo XXI Editores de Colombia Ltda. Bogotá.
- LAURENT, Muriel. 2003. "Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: Reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial". En: Historia Crítica. No. 25. p. 137-163. Departamento de Historia, Universidad de los Andes. Bogotá.
- LAURENT, Muriel, EGEA, Rubén y VEGA, Alberto. 2013. El antagonista. Una historia de contrabando y color. Novela gráfica. Universidad de los Andes. Bogotá.
- LEMAITRE, Eduardo. 1983. Historia General de Cartagena. IV Tomos. Banco de la República. Bogotá.
- LOBO GUERRERO, Jimena. 2016. The Goldsmith's Workshop: A Study of Metallurgy During Sixteenth and Seventeenth Centuries in Colombia. Disertación doctoral. Universidad de Bristol. Inglaterra
- LOBO GUERRERO, Jimena, MARTINÓN-TORRES, Marcos, VERONESI, Umberto y WHITE, Harriet. 2018. "Goldsmithing traditions and innovations in colonial Colombia: an analytical study of crucibles from Santa Cruz de Mompox". En: Post-Medieval Archaeology, 52, 2: 147 - 169.

- MCFARLANE, Anthony. 1971-1972. "El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la política económica de los Borbones 1783-1789". En: *Separata del Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. Números 6 y 7. p. 69-116. Universidad Nacional Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Historia. Bogotá.
- MILLER, George. 1991. "A Revised Set of CC Index Values for Classification and Economic Scaling of English Ceramics from 1787 to 1880". En: *Historical Archaeology*, 25(1): 1-25.
- MONTAÑA, Antonio. 1996. *A Todo Vapor*. Fondo Cultural Cafetero. Editorial Nomos. Bogotá.
- MÚNERA, Alfonso. 1994. "Ilegalidad y Frontera, 1700-1800". En: *Historia Económica y social del Caribe Colombiano*, MEISEL, Adolfo. (ed.), p. 111-154. Ediciones Uninorte. Bogotá.
- NOGUERA, Aníbal. (Comp.). 1980. *Crónica Grande del río Magdalena*. T. I. Fondo Cultural Cafetero. Bogotá.
- PATÍÑO, Víctor. 1990. *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, I Tomo, *Alimentación y Alimentos*. Biblioteca "Ezequiel Uricochea". Instituto Caro y Cuervo. Bogotá.
- PATÍÑO, Víctor. 1991. *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, III Tomo, *Vías Transportes y Comunicaciones*. Biblioteca "Ezequiel Uricochea". Instituto Caro y Cuervo. Bogotá.
- PATÍÑO, Víctor. 1993. *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, VI Tomo, *Comercio*. Biblioteca "Ezequiel Uricochea". Instituto Caro y Cuervo. Bogotá.
- PEÑAS, David y ARQUEZ, Oscar. 1994. *Espacio, poblamiento y sociedad en la región de Mompox*. Editorial Lealon. Medellín.
- PEÑAS, David. 1981. *La independencia y la mafia colonial. Comerciantes, contrabandistas y traidores*. Ediciones Tercer Mundo. Bogotá.
- PEÑAS, David. 1988. *Los bogas de Mompox. Historia del zambaje*. Tercer Mundo Editores. Bogotá.
- PÉREZ, Juan y ROMERO, Luis. 2005. *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*. Colección Pensamiento Caribeño. Siglo veintiuno editores, s.a. de C.V. en coedición con el Estado Libre y Soberano de Quintana Roo. Méjico.
- PÉREZ, Juan. 2019. *Saberes y conocimientos náuticos en el Caribe neogranadino*. Tesis doctoral de la Universidad de Granada. Granada [<http://hdl.handle.net/10481/58263>].

- PÉREZ, Pedro. 1992. Comercio y mercados en América latina colonial. Editorial MAPFRE S.A. España.
- PORRAS, Gabriel. 1954. Cartagena Hispánica 1533 a 1810. Biblioteca de Autores Colombianos. Ministerio de Educación Nacional. Editorial Cosmos. Bogotá.
- POSADA, Eduardo. 1989. Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX. En: Boletín Cultural y Bibliográfico número veintiuno, volumen XXVI. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República. <<http://www.ban-repcultural.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boleti5/bol21/bongos.htm>> Búsqueda realizada el 16 de mayo de 2010.
- REICHEL-DOLMATOFF, Gerardo. 1946. "Etnografía Chimila". En: Boletín de Arqueología. Vol. II, No. 2. p. 95-156. Bogotá.
- REICHEL-DOLMATOFF, Gerardo. 1951. Datos histórico-culturales sobre las tribus de la antigua gobernación de Santa Marta. Instituto Etnológico del Magdalena, Santa Marta. Imprenta del Banco de la República. Bogotá.
- REICHEL-DOLMATOFF, Gerardo. 1998. Colombia Indígena. Editorial Colina. Bogotá.
- REICHEL-DOLMATOFF, Gerardo y Alicia. 1991. Arqueología del Bajo Magdalena. Estudio de la cerámica Zambrano. Biblioteca Banco Popular. Fondo de promoción de la cultura. Bogotá.
- RESTREPO, Ernesto. 1975. Historia de la Provincia de Santa Marta. Ediciones Especiales. Instituto Colombiano de Cultura. Imprenta Nacional de Colombia.
- ROMANO, Ruggiero. 2004. Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII. Sección Obras de Historia. Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Ensayos. El Colegio de México. Fondo de Cultura Económica. Méjico.
- SALZEDO, Pedro. 1987. Apuntaciones Historiales de Mompox, Cartagena, Gobernación del Departamento de Bolívar, Comité hijos de Mompox.
- SCARAMELLI, Franz y Kay Tarble. 2005. "The role of material culture in the colonization of the Orinoco, Venezuela". En: Journal of Social Archaeology. Vol. 5, No.1: 135-168.
- TÉLLEZ, German. 1995. La Arquitectura Colonial de Santa Cruz de Mompox. Áncora Editores Bogotá.
- TERRIEN, Monika, UPRIMNY, Elena, LOBO GUERRERO, Jimena, SALAMANCA, María, GAITÁN, Felipe y FANDIÑO, Marta. 2002. Catálogo de cerámica co-

- lonial y republicana de la Nueva Granada: Producción local y materiales foráneos (Costa Caribe, Altiplano Cundiboyacense-Colombia). Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales. Banco de la República. Bogotá.
- UNESCO, 1994. World Heritage List. Santa Cruz de Mompo. [en línea]. [consultado el 28/03/06]. Disponible en: http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/742.pdf
- UPRIMNY, Elena. 1996. "Informe de arqueología histórica en la iglesia de Santa Bárbara". En: Documentos sobre el proceso de restauración de la iglesia Santa Bárbara. Fotografías, Informes y reseñas históricas. Carpeta # 142. Caja 29. Subdirección de Bienes Muebles. Ministerio de Cultura de Colombia.
- VALENCIA, Carlos. 2003. Alma en Boca y huesos en costal. Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Bogotá.
- VIDAL, Antonino, 1996. "Circulación de capital y circulación comercial en Cartagena de Indias 1580-1640: Una aproximación desde las Cajas Reales". En: Historia y Cultura, Revista de la Facultad de Ciencias Humanas Universidad de Cartagena, No. 4, Año IV, p 101-130.
- VIDAL, Antonino. 1997. Cartagena de Indias en la articulación del espacio sur-Caribe 1580-1640: La producción agraria. La Rábida (Huelva-España). Tesis de Maestría en Historia Latinoamericana de la Universidad Internacional de Andalucía. Publicaciones de la Muy Ilustre, Antigua y Real Hermandad de los Santos de Lebrija.
- VIDAL, Antonino. 2004. "El comercio del puerto de Cartagena y la región del Caribe durante el periodo colonial. Fuentes e historiografía sobre su historia". En: América Latina en la Historia Colonial, No. 21, p. 37-48.
- VILA, Enriqueta. 2001. Aspectos Sociales en América Colonial de Extranjeros, Contrabando y Esclavos. Instituto Caro y Cuervo y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Colección "Fabio Lozano y Lozano". Bogotá.
- WALLERSTEIN, Immanuel. 1999. El Moderno Sistema Mundial, el mercantilismo y la consolidación de la economía - mundo europeo 1600-1750. Volumen 2. Cuarta edición en español. Siglo XXI editores. México.
- YBOT, Antonio. 1952. La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada (Cartagena-Santa Fe, 1538-1798). Banco de la República. Editorial A B C. Bogotá.

PÁGINAS WEB

Construaprende.com. (s.f.). *Tablas materiales: Pesos volumétricos*. Búsqueda realizada el 13 de marzo de 2010. <http://www.construaprende.com/Tablas/Materiales/Pesos.html>

FLORIDA MUSEUM OF NATURAL HISTORY. (s.f.). *Historical Archaeology, Digital Type Collections, irostone, undecorated*. Búsqueda realizada el 14 de junio de 2011. http://www.flmnh.ufl.edu/histarch/gallery_types/spanish/type_index_display_sp.asp?type_name=IRONSTONE,%20UNDECORATED

POLE THEMATIQUE SURFACES CONTINENTALES. (s.f.). Búsqueda realizada el 14 de junio de 2011.. <http://ptsc.teledetection.fr/ptsc-search/pages/main.jsf>

Thepotteries.org. (s.f. a). *Types and examples of pottery, irostone*. Búsqueda realizada el 14 de junio de 2011. <http://www.thepotteries.org/types/ironstone.htm>

Thepotteries.org. (s.f. b). *The willow pattern Story*. Búsqueda realizada el 14 de junio de 2011. <http://www.thepotteries.org/patterns/willow.html>

Thepotteries.org. (s.f. c). *Types and examples of pottery, transfer ware*. Búsqueda realizada el 14 de junio de 2011. http://www.thepotteries.org/types/transfer_ware.htm

ÍNDICES

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Fundaciones coloniales caribeñas en el territorio colombiano . . .	34
Mapa 2. Principales poblaciones actuales de la Depresión Momposina . . .	34
Mapa 3. Sociedades nativas del Caribe colombiano a principios del siglo XVIII	35
Mapa 4. Principales rutas comerciales del Nuevo Reino de Granada que confluían en Mompos	38
Mapa 5. Poblados, centros mineros, rutas comerciales y ganaderas del Nuevo Reino de Granada	43
Mapa 6. Poblaciones y rutas comerciales en torno a Mompos durante la colonia	47
Mapa 7. Desarrollo urbano de Santa Cruz de Mompos del siglo XVII al siglo XIX.	48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Bogas que podía tener un encomendero de Mompox en 1560 40

Tabla 2. Producción de oro en la Nueva Granada: 1682-1696 42

Tabla 3. Entrada y salida de barcos del puerto de Cartagena. 44

Tabla 4. Productos comerciales sistematizados 62

Tabla 5. Registros comerciales utilizados en la investigación. 69

Tabla 6. Consolidados de productos: guía de 1712 77

Tabla 7. Equivalencias de peso y volumen 79

Tabla 8. Consolidados de productos: guía de 1719 80

Tabla 9. Consolidados de productos: guía de 1720. 84

Tabla 10. Análisis de áreas de tienda del siglo XVIII
sobre la calle San Carlos 101

Tabla 11. Materiales y pesos volumétricos 102

Tabla 12. Estudio de áreas comerciales en la villa de Mompox
en el siglo XVIII. 106

Tabla 13. Muestreos arqueológicos realizados en el casco histórico
de Mompós. 125

Tabla 14. Muestreos tenidos en cuenta para el análisis arqueológico
por sector 126

Tabla 15. Total materiales recuperados por sector 127

Tabla 16. Total elementos diagnósticos encontrados por sector 128

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Comercio en el puerto de Mompox	
Figura 2. Bogas del Magdalena descargando un champán, 1850	76
Figura 3. Comparación del número de productos comercializados por mes en las guías y despachos de los años 1712-1719 y 1720.	87
Figura 4. Imagen satelital del municipio de Mompós - Departamento de Bolívar.	90
Figura 5. Esquema sociedad y vida urbana en Mompox durante el periodo colonial	91
Figura 6. Esquema sociedad, vida urbana y espacio urbano en Mompox durante el periodo colonial	93
Figura 7. Tipologías de vivienda momposina con espacios comerciales (en achurado).	95
Figura 8. Ficha tipológica reglamentaria: casas - tienda Mompox	97
Figura 9. Análisis de distribución del espacio interior de una tienda colonial ubicada en el pueblo de Mompós	99
Figura 10. Detalle de la entrada de la tienda	100
Figura 11. Detalle del espacio interior de la tienda. Lado derecho.	100
Figura 12. Detalle del espacio interior de la tienda. Lado izquierdo	100
Figura 13. Detalle del espacio interior de la tienda. Espacio central.	100
Figura 14. Detalle del espacio interior de la tienda.	100
Figura 15. Detalle del acceso posterior a la tienda.	100
Figura 16. Detalle de bodega 2 en la zona posterior de la tienda	100
Figura 17. Detalle del mueble 1 que se ubicaba en la zona de entrada de la tienda	
Figura 18. Esquema de capacidad de almacenamiento por manzanas en Mompox.	105
Figura 19. Comparación por manzanas de la actividad comercial en la villa de Mompox durante el siglo XVIII	107
Figura 20. Porcentaje comercial por manzana en la villa de Mompox durante el siglo XVIII.	108
Figura 21. Representación de un champán de 1851, sobre porcelana	109
Figura 22. Principales plazas comerciales de Santa Cruz de Mompox	110
Figura 23. Capacidad de carga del champán descrito por Humboldt en 1801	111

Figura 24. Mercado de Mompox en el siglo XVIII. 112

Figura 25. Actividad comercial de las plazas de La Concepción
y El Moral (Año 1937) 113

Figura 26. Sector de San Agustín 115

Figura 27. Sector de la plaza de La Concepción y El Moral 116

Figura 28. Sector plaza de San Francisco 117

Figura 29. Total de materiales recuperados por sector 127

Figura 30. Total elementos diagnósticos por sector 129

Figura 31. Relleno reciente efectuado para prevenir las inundaciones
del río Magdalena en Mompós. 131

Figura 32. Habitantes de Mompós que recolectan cieno en las escalinatas
de la plaza de La Concepción para realizar rellenos
en otros lugares del pueblo 131

Figura 33. Relleno reciente, para adecuar un bar, cimentado
sobre los sedimentos del río que se acumulan en los muros
de la albarrada de El Moral. 131

Figura 34. Detalle del relleno en el sector de la albarrada de El Moral 131

Figura 35. Iglesia de Santa Bárbara 132

Figura 36. Plaza y jardines de Santa Bárbara, vistas
desde el campanario de la iglesia 132

Figura 37. Fotografía antigua de la plaza de Santa Bárbara 133

Figura 38. Crecida del río en la plaza de Santa Bárbara. 133

Figura 39. STBT-1. Vista de perfil oriental del corte, nivel 150-160 cm ... 134

Figura 40. Fachada de la Casa Borja. 139

Figura 41. Edificio del mercado en la plaza de La Concepción,
visto desde el río. 140

Figura 42. Plaza de La Concepción, vistas desde el campanario
de la iglesia. 140

Figura 43. Casas tienda, ubicadas en la manzana del costado oriental
de la plaza de La Concepción 141

Figura 44. Casas tiendas o bodegas , ubicadas en el costado occidental
de la plaza de La Concepción 141

Figura 45. Plaza de La Concepción antes de 1910. 142

Figura 46. Plaza de La Concepción en 1929. 143

Figura 47. PCM-2. Vista del perfil norte del corte, nivel 20-30 cm. 146

Figura 48. Plaza de San Francisco	147
Figura 49. Mercado ribereño ubicado en la plaza de San Francisco	148
Figura 50. Albarrada de El Moral	149
Figura 51. Albarrada del Santísimo Sacramento	149
Figura 52. PSFT-1. Lugar escogido para efectuar el corte	150
Figura 53. PSFT-1. Detalle del corte, perfil norte, nivel 24-33 cm	150
Figura 54. PSFT-1. Detalle de fragmentos de crisoles recuperados, nivel 190-210 cm	151
Figura 55. Casa Amarilla vista desde el río Magdalena	153
Figura 56. Detalle de la fachada de la Casa Amarilla en donde se nota la diferencia de niveles.	154
Figura 57. Comparación de perfiles de la plaza de Santa Bárbara.	156
Figura 58. Comparación de perfiles de la plaza de La Concepción	156
Figura 59. Comparación de perfiles de la plaza de San Francisco.	157
Figura 60. Comparación de perfiles de los cortes de 2x1 m efectuados en las plazas.	157
Figura 61. Comparación de perfiles de los cortes de 1x1 m efectuados en las plazas.	158
Figura 62. Comparación de perfiles de los cortes de 1x1 m efectuados en los patios traseros de la casa Borja y casa Amarilla	159

